

Anne Vehmas

Kolmen tiehankkeen vuoropuhelun vertailuraportti



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Anne Vehmas

Kolmen tiehankkeen vuoropuhelun vertailuraportti

Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 31/2010

Liikennevirasto

Helsinki 2010

Kannen kuvat: Ramboll Finland Oy ja Anne Vehmas

Verkkojulkaisu pdf (www.liikennevirasto.fi)

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-566-3

Liikennevirasto

PL 33

00521 HELSINKI

Puhelin 020 637 373

Anne Vehmas: Kolmen tiehankkeen vuoropuhelun vertailuraportti. Liikennevirasto, tieosasto. Helsinki 2010. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä 31/2010. 34 sivua ja 1 liite. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-566-3.

Tiivistelmä

Työssä vertailtiin kolmen tiehankkeen vuoropuhelua: Valtatie 7 Hamina–Vaalimaa välin YVA ja moottoritien yleissuunnittelu, Valtatie 19 Seinäjoen keskikaiteellisen ohikulkutien YVA ja yleissuunnittelu sekä Valtatie 7 Koskenkylä–Loviisa–Kotka välin moottoritien tiesuunnittelu. Kaikissa hankkeissa järjestettiin runsaasti vuoropuhelua. Suunnitelmien valmistuttua osallisille lähetettiin vuoropuhelukysely sekä haastateltiin suunnittelijoita ja muutamia maanomistajia.

Maastokäytävävaihtoehtojen aikana (YVA) osallisia motivoi eniten halu vaikuttaa. Kun maastokäytävä oli valittu, painottui osallistumismotivaatiossa halu saada tietoa hankkeesta. Seinäjoella vaikuttamishalu korostui vielä yleissuunnittelun päätyttyäkin, koska suuri osa osallisista ei hyväksynyt suunniteltua tielinjausta.

Vastaajat pitivät parhaina osallistumistapoina kulloisessakin hankkeessa käytettyjä menetelmiä. Parhaimmiksi valittiin kaikille tutut yleisötilaisuudet. Myös maastokävelyt ja työpajat saivat kannatusta. Internet-sivujen ja sähköisen tiedotuksen (postituslista) merkitystä korostivat erityisesti ne, jotka eivät päässeet tilaisuuksiin tai jotka asuivat hankealueen ulkopuolella.

Kaikkien tiehankkeiden vuoropuheluun osallistuttiin aktiivisesti. Vuorovaikutuksen ja tiedotuksen laatua sekä varsinkin osallistumisen vaikuttavuutta arvioitiin Seinäjoen hankkeessa heikoimmaksi. Keskeisin syy tähän oli se, ettei Seinäjoen ongelmakohtassa tarkasteltu vaihtoehtoisia tielinjauksia, koska ohikulkutielle oli tehty varaus pari vuotta aiemmin hyväksytyssä yleiskaavassa. Uusia omakotitaloja oli rakennettu kaavan ja poikkeusluvan mukaisesti molemmin puolin tievarausta, jolloin tiensuunnittelulle jäi niukasti liikkumavaraa. Tontin ostajat eivät olleet saaneet riittävästi tietoa tievarauksesta. Kuntalaiset eivät yleensä osaa ennakoida, että tielinjauksesta päätetään kaavoituksen yhteydessä jo vuosia ennen tiesuunnittelun aktivoitumista. Tärkeää olisikin lisätä kaavoituksen ja tiensuunnittelun yhteistyötä ja ajoittaa ne samaan aikaan ja prosessiin.

Kaikissa tiehankkeissa koettiin nykyinen valtatie ongelmalliseksi. Valtatien 7 hankkeissa asukkaat käyttivät itse nykyistä tietä paljon, kun taas Seinäjoella osallistujat olivat pääosin suunniteltavan uuden tien lähellä asuvia, joille tiestä olisi lähinnä haittaa. Kun osalliset saivat hankkeesta sekä hyötyjä että haittoja, osalliset arvioivat vuoropuhelua myönteisemmin kuin hankkeessa, jossa pääosa osallisista koki saavansa hankkeesta vain haittoja kärsittäväkseen.

Alueellisilla ja kulttuurisilla eroillakin voi olla vaikutusta vuorovaikutuksessa, kuten myös vuoropuheluun osallistuneiden suunnittelijoiden persoonallisilla ominaisuuksilla. Tiensuunnittelijat saivat asukailta kiitosta, mutta Seinäjoen ja Koskenkylä–Loviisa–Kotka-hankkeen asukkaat olivat pettyneimpiä kunnan edustajien toimintaan.

Kaikissa hankkeissa osa osallisista kertoi vuorovaikutuksen kehittyneen paremmaksi hankkeen edetessä. Suunnittelijoiden näkökulmasta vuorovaikutus edesauttoi hankkeen hyväksyttävyyttä ja sen avulla saatiin tärkeää paikallistietoa hankkeesta. Vuorovaikutuksella edesautettiin osapuolten ymmärrystä toisiaan kohtaan ja luottamuksen paranemista.

Tutkimuksen pohjalta esitettiin lukuisia tiehankkeiden vuorovaikutuksen kehittämisehdotuksia.

Anne Vehmas: Rapport om jämförelsen av dialogen vid tre vägprojekt. Trafikverket, vägavdelningen. Helsingfors 2010. Trafikverkets undersökningar och utredningar 31/2010. 34 sidor och 1 bilaga. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-566-3.

Sammanfattning

I arbetet jämfördes dialogerna vid tre vägprojekt: riksväg 7, MKB för sträckan Fredrikshamn - Vaalimaa och utredningsplaneringen av motorvägen; riksväg 19, MKB för Seinäjoki omfartsväg med mitträcke och utredningsplaneringen samt riksväg 7, vägprojekteringen av motorvägen på sträckan Forsby - Lovisa - Kotka. I samtliga projekt ordnades många möjligheter till dialog. När planerna var färdiga skickades en enkät om dialogerna till deltagarna och dessutom intervjuades planerarna och några markägare.

När alternativen för terrängkorridorerna (MKB) behandlades motiverades deltagarna främst av viljan att påverka. När terrängkorridoren hade valts var motivationen viljan att få information om projektet. I Seinäjoki poängterades viljan att påverka också efter att utredningsplaneringen var slutförd, eftersom en stor del av deltagarna inte accepterade den planerade vägsträckningen.

De som svarade ansåg att de metoder som användes vid respektive projekt var det bästa sättet att delta. Mest understöd fick mötena för allmänheten som alla kände till sedan tidigare. Också terrängbesök och workshop fick understöd. Särskilt de som inte hade möjlighet att delta eller som bodde utanför projektområdet betonade betydelsen av webbsidor och elektronisk information (sändlistor).

Invånarna deltog aktivt i dialogen för samtliga vägprojekt. Kvaliteten på dialogen och informationen och särskilt effekterna av deltagandet ansågs vara sämst i Seinäjoki projektet. Den viktigaste orsaken till detta var att man i fråga om problemen i Seinäjoki inte granskade alternativa vägsträckningar eftersom man hade bestämt reserveringen för omfartsvägen i generalplanen som godkänts några år tidigare. Nya egnahemshus hade byggts enligt generalplanen och med undantagslov på båda sidorna om utrymmesreserveringen, varför det fanns lite spelrum för vägplaneringen. De som köpt tomter hade inte fått tillräcklig information om reserveringen. Kommuninvånarna kan vanligen inte förutse att vägsträckningarna bestäms i samband med planläggningen redan årtal innan vägplaneringen blir aktuell. Det vore därför viktigt att öka samarbetet mellan planläggningen och vägplaneringen och få dem att infalla samtidigt och under samma process.

I samtliga vägprojekt upplevdes den nuvarande riksvägen som problematisk. I fråga om riksväg 7 använde invånarna själva i stor utsträckning den nuvarande vägen medan deltagarna i Seinäjoki främst var personer som bor nära den planerade nya vägen som snarast innebär olägenhet. När deltagarna upplevde att projektet innebär både fördelar och nackdelar bedömde de dialogen som mera positiv än i projekt där största delen av deltagarna ansåg att projektet bara innebär olägenheter för dem.

De regionala och kulturella skillnaderna kan också påverka dialogen, liksom också de personliga egenskaperna hos planerarna som deltog i dialogen. Vägplanerarna fick tack av invånarna men i Seinäjoki och Forsby - Lovisa - Kotka projekten var invånarna mera besvikna på hur kommunens representanter agerade.

I samtliga projekt ansåg deltagarna att dialogen hade blivit bättre ju längre projektet framskred. Planerarna ansåg att dialogen bidrog till att projektet accepterades, och med hjälp av dialogen fick man viktig lokalkännedom om projektet. Dialogen bidrog till större förståelse och förtroende för varandra.

Utgående från undersökningen framställdes många förslag till att utveckla dialogen vid vägprojekt.

Anne Vehmas: A comparative report of the dialogue in three road projects. Finnish Transport Agency, Road Department. Helsinki 2010. Research reports of the Finnish Transport Agency 31/2010. 34 pages and 1 appendix. ISSN-L 1798-6656, ISSN 1798-6664, ISBN 978-952-255-566-3.

Summary

In this report the dialogues in three road projects have been compared: The EIA (Environmental Impact Assessment) and general motorway planning of Main Road 7 between Hamina and Vaalimaa, the EIA and general planning of the by-pass of Main Road 19 with median barriers in Seinäjoki and the road planning of the motorway on the Koskenkylä-Loviisa-Kotka sections of Main Road 7. Several possibilities for citizen participation were organised in all of the projects. After completion of the plans, a dialogue inquiry was sent to all parties and planners and a few land owners were interviewed.

During the selection of alternatives for terrain corridors (EIA) the parties were most motivated by the desire to influence. When the terrain corridor had been chosen, the motivation for participation was the hope of obtaining information about the project. In Seinäjoki, the wish to influence was further emphasized after the completion of the general plan, since a large part of the parties did not accept the planned road alignment.

According to the respondents, the best participation methods were the ones used in the projects at the given time. The familiar general meeting was considered the best method. Walks in the terrain and workshops also gained support. Those who were unable to attend the meetings or who live outside the project area put particular emphasis on the importance of Internet pages and electronic information (mailing lists).

The participation in all of the road project dialogues was active. The quality of the interaction and information as well as especially the effectiveness of participation was assessed as the poorest in the Seinäjoki project. The most important reason for this was that no alternative road alignments had been examined in the Seinäjoki problem area, since the area for the by-pass had already been reserved a couple of years earlier in the approved general plan. New detached houses had been built on both sides of the area reserved for the road in accordance with the plan and the exceptional permit, which resulted in very little slack in the road planning. The site buyers had not received sufficient information about the area reservation. Normally, inhabitants are not aware of the fact that the road alignment is settled in connection with the area planning years before the actual planning of the road is activated. It would be important to increase the cooperation regarding land use planning and road planning and to schedule them to the same time and process.

In all road projects the present Main Road was considered problematic. In the Main Road 7 projects the inhabitants were frequent users of the present road, whereas in Seinäjoki the participants mostly live in the vicinity of the planned road and found that the road mainly entailed drawbacks. When the project brought about both benefits and drawbacks, the participants considered the dialogue to be more positive than in projects which according to the most of the participants only resulted in disadvantages to them.

Regional and cultural differences may also affect the dialogue, as well as the personal qualities of the participants in the dialogue. Overall the inhabitants were satisfied with the road planners, but in the Seinäjoki and Koskenkylä-Loviisa-Kotka projects the inhabitants were to a larger extent disappointed with the local authority representatives.

In all the projects some of the participants reported that the dialogue had improved as the project progressed. From the planners' point of view the dialogue improved the acceptability of the project and provided important local information about the project. The dialogue increased the participants' mutual understanding and improved reliability. Several suggestions, based on the research made, were put forward to improve the dialogue in road projects.

Esipuhe

Kolmessa tiehankkeessa tehtiin vuoropuhelun seurantatutkimus vuosina 2008–2010. Tässä raportissa vertaillaan näiden kolmen tiehankkeen vuoropuhelua osallistujien ja suunnittelijoiden näkökulmasta. Tiehankkeet ovat valtakunnallisia kehittämishankkeita, joiden toteuttamisesta päätetään erikseen valtion talousarviossa.

Valtatie 7 Hamina–Vaalimaa ja Koskenkylä–Loviisa–Kotka-tiehankkeista vastasi Juha Laamanen Kaakkois-Suomen tiepiiristä/Kaakkois-Suomen ELY-keskuksesta. Konsultin projektipäällikkönä toimi Hamina–Vaalimaa -hankkeessa Juha Siitonen Ramboll Finland Oy:stä ja Koskenkylä–Loviisa–Kotka-hankkeessa konsulttiryhmä Ramboll Finland Oy:n ja Sito Oy:n projektipäällikkönä Seppo Massinen Ramboll Finland Oy:stä. Seinäjoen ohikulkutiehankkeesta vastasi Jari Mansikka-Aho Vaasan tiepiiristä ja konsultin projektipäällikkönä toimi Matti Jäntti Ramboll Finland Oy:stä. Vuoropuhelujen vertailuraporttia on kommentoinut Raija Merivirta Liikennevirastosta. Raportti julkaistaan Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä sarjassa.

Vertailututkimuksen on tehnyt PsM, psykologi Anne Vehmas Ramboll Finland Oy:stä. Hän on vastannut Hamina–Vaalimaa-hankkeen vuoropuhelusta ja sen seurannasta yhteistyössä FM Hanna Herkkolan kanssa sekä Seinäjoen ohikulkutien vuoropuhelusta ja sen seurannasta. Koskenkylä–Loviisa–Kotka-hankkeen seurannan suunnitteli Sito Oy:n VTM, sosiologi Mirka Härkönen yhteistyössä Anne Vehmaksen kanssa. Härkönen vastasi Koskenkylä–Loviisa–Kotka-hankkeen vuoropuhelusta ja sen seurannasta.

Helsingissä lokakuussa 2010

Liikennevirasto
Tieosasto

Sisältö

1	JOHDANTO	8
2	TIEHANKKEET	9
2.1	Vuorovaikutusprosessit.....	10
3	TUTKIMUSAINEISTOT	11
3.1	Vastaajien taustatiedot	12
4	VUOROPUHELUJEN VERTAILU	14
4.1	Osallistumisen motiivit	14
4.2	Parhaimmat osallistumistavat	15
4.3	Tiedotuksen riittävyys ja laatu.....	17
4.4	Vuorovaikutuksen laatu.....	19
4.5	Osallistumisen vaikuttavuus	21
5	TULOSTEN YHTEENVETO	25
6	POHDINTA.....	28
7	KEHITTÄMISEHDOTUKSET	30
	LÄHTEET	34
	LIITTEET	
Liite 1	Vuoropuhelukyselyiden yhteiset kysymykset	

1 Johdanto

Osallistuminen ja vuorovaikutteisuus ovat olennainen osa tiensuunnittelua. Vuoropuhelumenettelyt ja määrä vaihtelevat hankkeen luonteen ja lähtökohtien mukaisesti. Mutta mikä lopulta ratkaisee sen, millainen vuoropuhelusta muodostuu?

Tässä raportissa tarkastellaan kolmen suuren tiehankkeen suunnittelun aikaisia vuoropuhelukokemuksia pääasiassa osallisten näkökulmasta, mutta myös osallistumisen järjestämisen kannalta. Vertailussa tarkastellaan vuoropuhelujen yhtäläisyyksiä ja eroja sekä pohditaan, mistä erot johtuvat. Tavoitteena on, että tuloksia voidaan hyödyntää jatkossa tiehankkeiden vuoropuhelun järjestämisessä.



2 Tiehankkeet

Vertailu perustuu seuraavien tiehankkeiden vuoropuhelun seurantaan:

- Valtatie 7 Hamina-Vaalimaa YVA (1/2007–6/2008) ja yleissuunnittelu (6/2008–12/2009)
- Valtatie 19 Seinäjoen ohikulkutien yleissuunnittelu ja YVA (1/2007–5/2009)
- Valtatie 7 Koskenkylä-Loviisa-Kotka tiesuunnittelu (8/2008–4/2010)

Jatkossa näistä hankkeista käytetään lyhyempiä nimityksiä HaVa, Seinä ja KoLoKo. Valtatien 7 (E18) yleissuunnittelu Hamina ja Vaalimaan välillä aloitettiin vuoden 2007 alussa. Nykyinen valtatie on pääosin mutkainen ja mäkinen sekä erityisesti raskaan liikenteen määrään nähden kapea. Venäjän rajanylitystä odottavat rekkajonot ovat aiheuttaneet paljon ruuhkia, turvattomuutta ja ympäristöhaittoja. Valtatien kehittämiseksi selvitettiin ja arvioitiin viisi päävaihtoehtoa. Yleissuunnitelmassa esitettiin rakennettavaksi uusi moottoritie pohjoisimman tielinjauvaihtoehdon mukaan. Yleissuunnitelman mukaan moottoritielle rakennetaan viisi eritasoliittymää ja tiejakson itäpäähän Vaalimaalle laaja kiertoliittymä. Hankkeen rakentamiskustannuksiksi on arvioitu 177 miljoonaa euroa.

Valtatielle 19 on suunniteltu Seinäjoelle uutta ohikulkureittiä, koska valtatie kulkee nykyisin Seinäjoen kaupunkialueen läpi katuverkon kautta. Ohikulkutie on suunniteltu Rengonkylän ja Nurmon välille uuteen paikkaan Seinäjoen itäpuolelle. Uusi valtatie 19 on suunniteltu koko 18,5 km:n osuudella keskikaiteelliseksi tieksi, jossa on määrävälein ohituskaistaosuuksia kumpaankin ajosuuntaan. Nopeusrajoitus on 100 km/h. Hankkeeseen sisältyy viisi eritasoliittymää, 21 uutta siltaa, monenlaisia melusuojuuksia, tieympäristön muotoilua ja istutuksia sekä muita tiejärjestelyjä. Kustannusarvio rakennus-, lunastus- ja korvauskustannuksineen on yhteensä noin 60 M€.



Seinäjoen hankkeessa ongelmallisimmaksi kohdaksi nousi Kertunlaakso, jossa linjaukselle ei esitetty vaihtoehtoja YVA:ssa, koska entisen Nurmon kunnan alueella oli joulukuussa 2005 vahvistettu keskustan yleiskaava, jossa oli osoitettu varaus itäiselle ohikulkutielle. Tievarauksen länsipuolelle oli kaavoitettu Kertunlaakson uusi omakotialue, jonka asukkaille lähimetsään tuleva tie oli ikävä yllätys. Kun tievarauksen itäpuolellekin oli juuri rakennettu poikkeusluvalla omakotitalo, ei linjausta voitu siirtää kauemmas taloista. Vaikka muitakin ratkaisuja yritettiin etsiä, kunta päätti, että suunnittelussa edetään yleiskaavan mukaisesti.

Valtatien 7 (E18) parantaminen moottoritieksi välillä Koskenkylä–Loviisa–Kotka muodostui kahdesta osahankkeesta: Koskenkylä–Loviisa tiesuunnitelman tarkistaminen ja Loviisa–Kotka tiesuunnitelman laatiminen. Tiesuunnitelmissa uuden moottoritien pituus on 56 km. Moottoritiejärjestelyt edellyttävät uusia eritasoliittymiä, laajoja alemman tieverkon ja rinnakkaistieverkon järjestelyjä sekä ympäristön suojelun toimenpiteitä. Hankkeeseen sisältyy yksi tunneli. Lisäksi hankkeeseen kuuluu nykyisen moottoritien meluntorjunnan tehostaminen Kotkassa sekä Porvoon ja Kotkan välille muuttuva liikenteenohjausjärjestelmä. Liikenneviraston tavoitteena on aloittaa tien rakentamistyöt vuonna 2011. Hankkeen rakennuskustannuksiksi on arvioitu yhteensä 284 M€.

2.1 Vuorovaikutusprosessit

Kaikista hankkeista tiedotettiin lehti-ilmoituksien, lehdistötiedotteiden, Internetin sekä postituslistalle ilmoittautuneille lähetettyjen sähköpostien ja kirjeiden välityksellä. Hankkeilla oli Tiehallinnon sivustolla (www.tiehallinto.fi) omat Internet-sivut, joilta löytyi tietoa ja aineistoja sekä palautemahdollisuus. KoLoKo:ssa Internet-sivuilla oli myös karttapalautejärjestelmä, jonka kautta oli mahdollisuus tutustua suunnitelmiin ja antaa palautetta.

Kaikissa kolmessa tiehankkeessa järjestettiin useita vuorovaikutustilaisuuksia, joissa osallistujat pääsivät keskustelemaan suunnittelijoiden (Tiehallinnon/ELY:n edustajat ja konsultti) ja toistensa kanssa (taulukko 1). Määrällisesti eniten pidettiin yleisötilaisuuksia. Vuorovaikutteisuus korostui maastokävelyillä ja työpajoissa, joiden pienryhmissä hiljaisemmankin oli helpompi osallistua keskusteluun. Seinäjoella päädyttiin asukkaiden toiveesta järjestämään pienimuotoisempia asukastapaamisia ongelmakohteissa paikan päällä.

Järjestettyjen tilaisuuksien lisäksi kaikissa hankkeissa vuorovaikutukseen sisältyi myös kansalaisten yhteydenottoja puhelimitse tai sähköpostilla ja henkilökohtaisia tapaamisia maanomistajien ja muiden osallisten kanssa.

Taulukko 1. Tiehankkeissa järjestetyt vuorovaikutustapahtumat

Vuorovaikutustilaisuudet Kpl	HaVa		Seinä YVA+YS	KoLoKo TS
	YVA	YS		
Tavoiteseminaari	1		1	
Yleisötilaisuus	2	2	5	10
Työpaja	2	1	1	3
Maastokävely	1	1		1
Ryhmähaastattelu			1	
Asukasryhmien tapaamiset			3	2

3 Tutkimusaineistot

Vertailu perustuu seuraaviin vuoropuhelun seurantatutkimusten aineistoihin ja tulosraportteihin.

Valtatie 7 Hamina–Vaalima yleissuunnittelu ja YVA	
Aineistot	<ul style="list-style-type: none"> Asukaskysely YVA-menettelyn jälkeen (2/2008) Suunnittelijoiden haastattelut (konsultti ja tilaaja) Asukaskysely koko yleissuunnittelun päätyttyä (11/2009)
Raportti	Osallistumisen seuranta. Valtatien 7 Hamina-Vaalimaa välin YVA- ja yleissuunnitteluvaiheiden osallistumisen ja vuorovaikutuksen seurantaraportti. Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri. Tammikuu 2010
Valtatie 19 Seinäjoen ohikulkutien yleissuunnittelu ja YVA	
Aineistot	<ul style="list-style-type: none"> Asukaskysely yleissuunnitelman valmistuttua (4/2009)
Raportti	Seinäjoen ohikulkutien yleissuunnittelun vuoropuhelun seuranta ja vertailu Hamina–Vaalimaa-hankkeeseen. Tiehallinto, Vaasan tiepiiri. Kesäkuu 2009.
Valtatie 7 Koskenkylä–Loviisa–Kotka tiesuunnittelu	
Aineistot	<ul style="list-style-type: none"> Asukaskysely tiesuunnitelman valmistuttua (4/2010) Maanomistajien ja suunnittelijoiden (konsultti ja tilaaja) haastattelut
Raportti	Vuorovaikutustutkimus. Valtatien 7 parantaminen moottoritieksi välillä Koskenkylä–Loviisa–Kotka. Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Helsinki 2010.

Tuloksia verrataan myös osallistumisen vaikuttavuustutkimukseen (Vehmas, Herkkola ja Rautiainen 2007), jossa yhtenä esimerkkihankkeena oli samaisen valtatie 7 Loviisa-Kotka välin yleissuunnitteluvaihe. Lisäksi työssä tehtiin marras-joulukuussa 2006 kysely Tiehallinnon suunnittelijoille (suunnittelupäälliköille, suunnitelmien teettäjille sekä ympäristö-, maankäyttö- ja liikenneturvallisuusvastaaville) osallistumisesta ja sen vaikuttavuudesta.

Kaikissa kolmessa hankkeessa lähetettiin suunnitelman valmistuttua postituslistalaisille vuoropuhelukysely joko postitse tai sähköpostitse linkki Internet-kyselyyn (taulukko 2). HaVa:ssa kysely toteutettiin toisen kerran YVA:n päätyttyä. KoLoKo:ssa kyselyä jaettiin postituslistan lisäksi yleisötilaisuuksissa ja se julkaistiin myös yleisenä nettiversiona, josta kerrottiin mm. mediatiedotteessa.

Kaikissa kyselyissä tiedusteltiin mielipidettä vuorovaikutuksen toimivuudesta ja osallistumisen vaikuttavuudesta. Kyselylomakkeissa oli lisäksi jonkin verran hankekohtaisia kysymyksiä, mm. osallistumistilaisuuksista ja KoLoKossa kysyttiin hankkeen vaikutuksista. Kyselyiden vertailukelpoiset kysymykset on koottu liitteeseen 1.

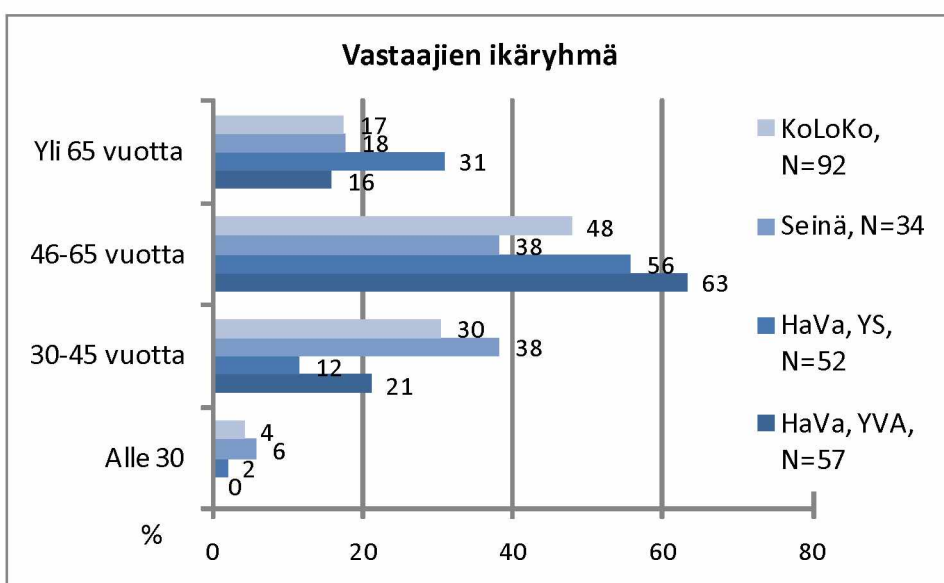
Taulukko 2. Vuoropuhelun seurantakyselyjen toteutusajat sekä lähetys- ja vastausmäärät

	Kyselyn ajankohta	Lähetettyjen kyselyjen määrä	Vastausten määrä	Palautusprosentti
Vt 7 HaVa; YVA	Helmikuu 2008	101 postituslistalaiselle	57	56
Vt 7 HaVa; yleissuunnittelu	Marraskuu 2009	118 postituslistalaiselle	52	44
Vt 19 Seinä; YVA ja yleissuunnittelu	Huhtikuu 2009	94 postituslistalaiselle	34	36
Vt 7 KoLoKo; tiesuunnittelu	Huhtikuu 2010	115 postituslistalaiselle + yleisötilaisuuksissa + nettisivuilla	92	-

3.1 Vastaajien taustatiedot

Kaikissa kyselyissä naisten osuus jäi neljänneksen tienoille (21–28 %). Tämä vastaa tavallista tilannetta myös asukastilaisuuksissa. Tiehankkeet koettaneen yhä miehisiksi asioiksi varsinkin aktiivisemmin osallistuvien iäkkäämpien keskuudessa.

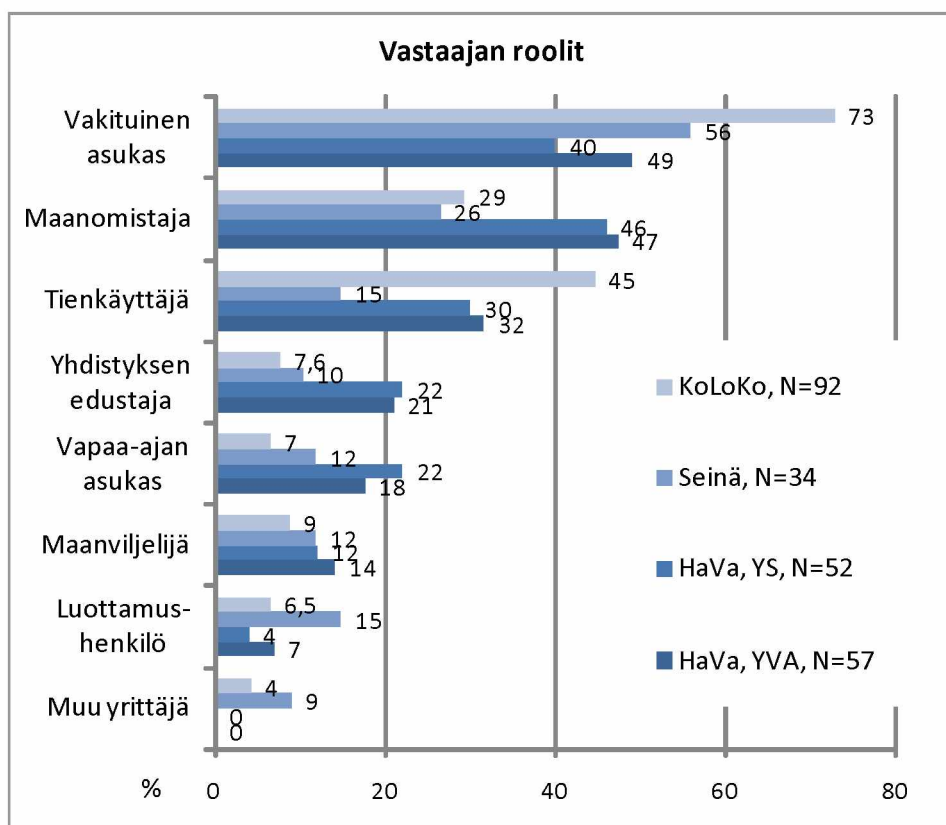
Vastaajien ikäjakauma painottui yli 45-vuotiaisiin erityisesti HaVa:ssa (Kuva 1). Seinäjoella taas 30–45-vuotiaiden osuus oli sama kuin 46–65-vuotiaiden, sillä suunnitelman ongelmallisoin kohta sivusi uutta lapsiperheiden asuinalueetta Kertunlaaksossa. HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa vastaajien asuinpaikat jakautuivat melko tasaisesti suunnittelualueelle, mutta Seinäjoella vastaajat, kuten myös vuoropuheluun osallistujat, painottuivat selvästi Kertunlaakson ja Hevoskorven alueelle.



Kuva 1. Vastaajien ikäryhmät

KoLoKo:ssa ja Seinäjoella vastauksissa korostui asukkaan rooli (Kuva 2). HaVa:ssa asukkaan rinnalle nousi maanomistaja, sillä valtaosa (80 %) vastaajista kertoi olevansa joko maanomistajia tai asukkaita – pelkästään tai yhdistettynä muihin rooleihin. HaVa:ssa korostuivat myös yhdistyksen edustajan ja vapaa-ajan asukkaan roolit enemmän kuin muissa hankkeissa. Seinäjoella tienkäyttäjien vähäisempi osuus kuvasti suunniteltavan tien eroa kahdesta muusta. Vaikka kaikissa hankkeissa parannettiin valtatietä suunnitelmalla uutta väylää, Seinäjoen ohikulkutie palvelee enemmän muita kuin paikallisia tienkäyttäjiä.

Kyselyjen vastaajat olivat siis hankkeista kiinnostuneita osallisia, jotka olivat pääosin myös aktiivisia tilaisuuksien osallistujia ja palautteen antajia.

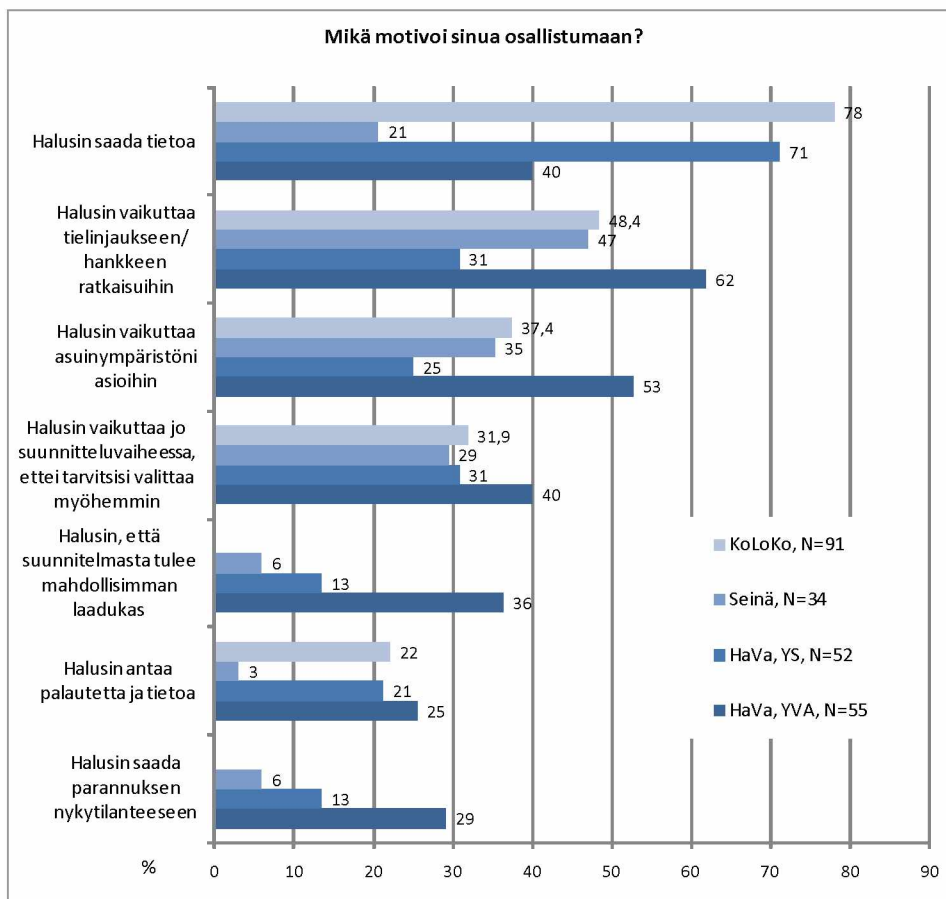


Kuva 2. Missä roolissa osallistui tilaisuuksiin tai otti kantaa hankkeeseen. Monella osallisella oli useampi kuin yksi rooli.

4 Vuoropuhelujen vertailu

4.1 Osallistumisen motiivit

KoLoKo:ssa ja HaVa:n yleissuunnittelun loppuvaiheessa valtaosaa motivoi eniten halu saada tietoa hankkeesta (kuva 3). Sen sijaan HaVa:n YVA-vaiheessa ja Seinäjoella osallisia motivoi eniten halu vaikuttaa tielinjaukseen ja oman asuin ympäristön asioihin. HaVa:ssa korostui pyrkimys vaikuttaa niin kauan kuin useampi tielinjauksen päävaihtoehto oli vielä ratkaisematta (YVA), mutta kun vaihtoehto oli valittu, painotui tiedonsaanti. Seinäjoella vaikuttamishalu korostui vielä yleissuunnittelun loppuvaiheessakin. Tämä selittyyneen pääosin sillä, että suuri osa osallisista ei hyväksynyt tehtyä tielinjausta, vaan halusi yhä vaikuttaa sen muuttamiseksi. Osa taas on voinut muistella alkuperäistä osallistumismotivaatiotaan YVA-vaiheessa ennen vaihtoehdon valintaa. KoLoKo:ssa tiedonhalu korostui kaikkein selkeimmin, kun suuret linjauspäätökset on jo tehty ennen tiesuunnitelmavaihetta ja vaikuttamishaluja yksityiskohtiin on lähinnä niillä, joille tie tulee lähelle. Niitäkin tosin löytyi vajaa puolet vastaajista.



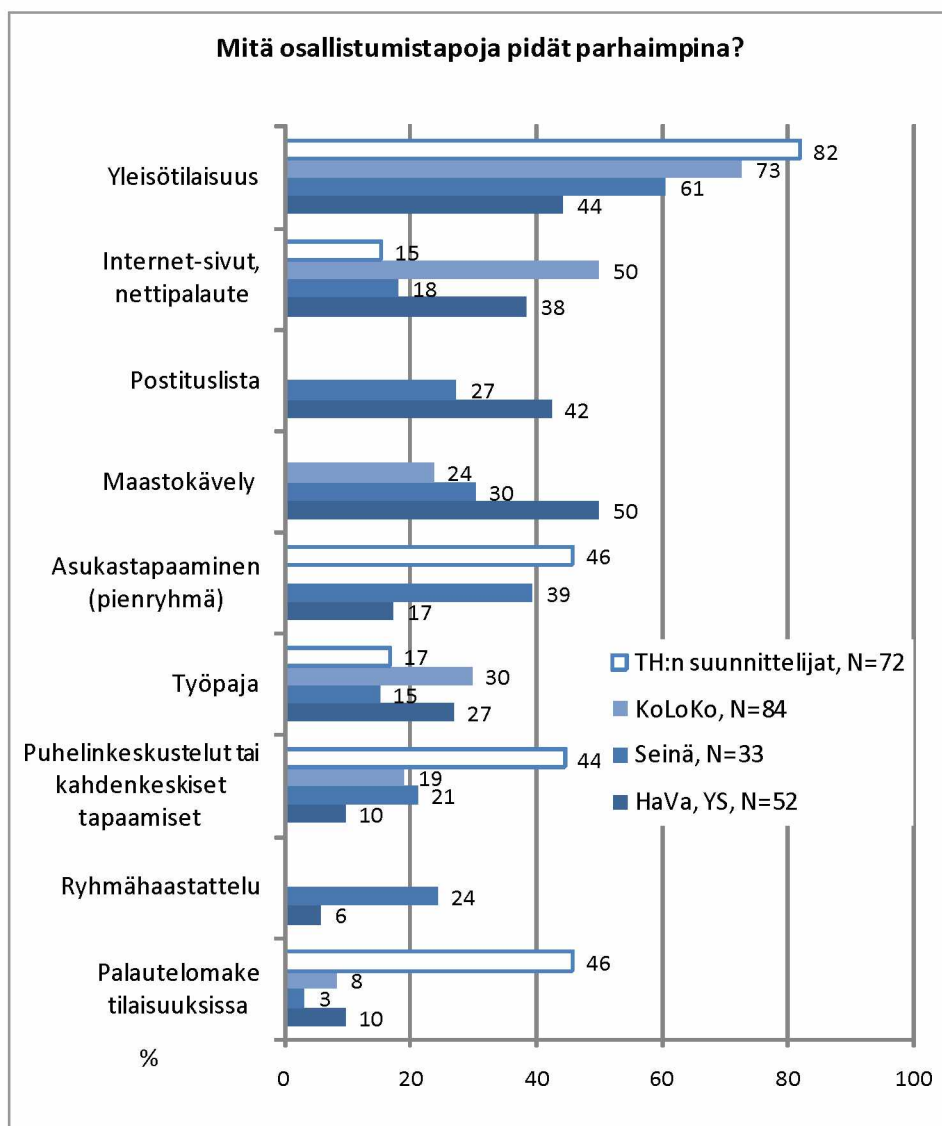
Kuva 3. Osallistumiseen motivoivia tekijöitä

Kaikissa kyselyissä noin kolmannes halusi vaikuttaa osallistumalla jo suunnitteluvaiheessa, jotta välttyisi valittamiselta myöhemmin. Nykytilanteeseen haluttiin eniten parannusta HaVa:n YVA-vaiheessa, jolloin rekkajono-ongelma oli pahimmillaan.

4.2 Parhaimmat osallistumistavat

HaVa:ssa ja Seinäjoella kysyttiin osallistumista järjestettyihin tilaisuuksiin. Kuten oletettiin, postituslistalle ilmoittautuneet vastaajat olivat aktiivisia osallistujia ja pääosa oli osallistunut jo alkuvaiheissa. Myös KoLoKo:ssa ilmeni, että pääosa vastaajista oli osallistunut jo yleissuunnittelun aikana.

KoLoKo:ssa ja Seinäjoella parhaimmiksi osallistumistavoiksi nousivat yleisötilaisuudet (kuva 4). Eniten kannatusta saivat luonnollisestikin sellaiset osallistumistavat, joista vastaajilla on jotain omakohtaista kokemusta. Tutuin on yleisötilaisuus, joka on menetelmistä vanhimpia ja jossa osallistujia on yleensä paljon, kun kaikilla halukkaila on mahdollisuus osallistua.



Kuva 4. Parhaimpina pidetyt osallistumistavat

HaVa:ssa suosituimmaksi osallistumistavaksi nousi maastokävely. Monen on helppompaa hahmottaa muutos maastossa kuin pelkästään kartalla. Myös hankkeen suunnittelijat pitivät maastokävelyjä myönteisinä ja kertoivat, että niiden rento tunnelma edesauttoi välittömän keskustelun syntymistä. Seinäjoella maastokävelyä ei tunnettu, sillä hankkeessa ei järjestetty maastokävelyä, vaan ongelmakohteisiin tutustuttiin paikan päällä pienimuotoisissa asukastapaamisissa, jotka olivat Seinäjoella toiseksi suosituimpia. KoLoKo:ssa maastokävelyn suosio jäi vielä vähäisemmäksi kuin Seinäjoella. Suosion vähäisyys johtunee siitä, että suurella osalla vastaajista ei ollut kokemusta maastokävelystä. KoLoKo:n haastatellut asukkaat pitivät maastokävelyitä erityisen tärkeinä, jotta suunnittelijat ja asukkaat voivat tutustua suunnittelualueeseen yhdessä.

Erityisesti KoLoKo:ssa ja myös HaVa:ssa pidettiin Internet-sivuista ja nettipalautemahdollisuudesta. Seinäjoella näistä ei innostuttu, vaikka siellä vastaajissa oli eniten nuorempaa väkeä, jotka käyttävät yleensä nettiä enemmän. Seinäjoen vähemmän myönteinen suhtautuminen nettiin voi heijastella sitä, että vastaajat halusivat enemmän vaikuttaa kuin hakea tietoa, päinvastoin kuin KoLoKo:ssa ja HaVa:n YS-vaiheessa (luku 4.1). Netti taas toimii paremmin tiedonvälityksessä kuin vaikuttamiskanavana. Jo KoLoKo:n yleissuunnitteluvaiheessa oli käytössä karttapalautejärjestelmä, jota pääosa vastaajista piti hyödyllisenä.

Tiehallinnon suunnittelijat eivät vielä vuonna 2006 pitäneet nettipalautetta kovinkaan tärkeänä. Internetin käyttö on kuitenkin yleistynyt vauhdilla ja siitä on selvästi kehittymässä tietolähteen lisäksi myös palaute- ja keskustelukanava, jota varsinkin alle 45-vuotiaat, mutta myös iäkkäämmät hyödyntävät. Nytemmin kansalaisryhmätkin ovat perustaneet omia hankkeisiin liittyviä nettisivuja, keskustelupalstoja ja facebook-ryhmiä. Vuorovaikutuksen kannalta olisi parempi, että hankkeesta vastaava pitäisi yllä laadukkaita ja monipuolisia Internet-sivuja, joita järjestöt voivat sitten linkittää omille sivuilleen. Asukkaat pitivät tärkeänä myös Internet-sivujen pitämistä ajan tasalla.

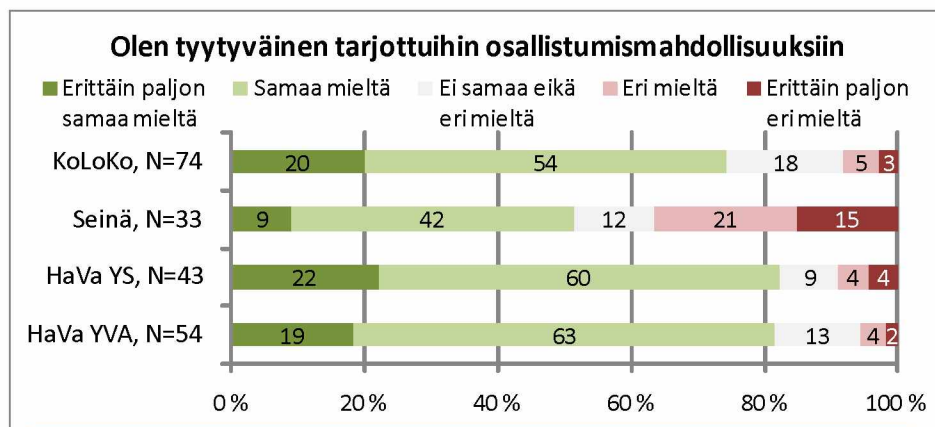
Sen sijaan yleisötilaisuudessa jaettavan paperisen palautelomakkeen suosio on hiipumassa. Yhä harvempi täyttää ja palauttaa lomakkeen tilaisuudessa. Sen sijaan lomake viedään kotiin täytettäväksi ja postitettavaksi. Tällöinkin siitä saatetaan hyödyntää lähinnä palautusosoite, jos teksti on kirjoitettu tietokoneella ja tulostettu. Tällöin se voidaan helposti lähettää myös sähköpostilla tai netin kautta. Toisaalta Internetin rinnalla täytyy kuitenkin säilyttää myös perinteiset esittely- ja palautekanavat, koska kaikki eivät käytä Internetiä eikä virtuaalinen vuorovaikutus korvaa kasvotusten tapaamista.

Työpajoja ja ryhmähaastatteluja piti parhaimpina noin neljännes vastaajista. Ne ovat vielä vähemmän käytettyjä ja yleensä pienemmälle joukolle suunnattuja, joten kaikilla vastaajilla ei ole niistä kokemusta. Useat mukana olleet osalliset kiittelivät niitä kuitenkin hyviksi osallistumistavoiksi. HaVa:n suunnittelijoiden mielestä työpajoissa ehdittiin syventää keskustelua enemmän kuin esimerkiksi yleisötilaisuuksissa.

Puhelinkeskustelut ja kahdenkeskiset tapaamiset suunnittelijoiden kanssa saivat vähäisen suosion osallisilta. Harva asukas pitäne näitä ”tavanomaisina” osallistumismenetelminä. Asukas turvautuu niihin lähinnä poikkeustilanteissa, kun on huolissaan tai haluaa vaikuttaa. Suunnittelijat pitävät näitä kuitenkin antoisina varsinkin ongelmakohtien käsittelyssä ja ideoivat jatkossa käytettäväksi mm. suunnittelijavastaanottoja eli päiviä, jolloin suunnittelijoille voisi varata tapaamisaikoja.

Menetelmän tuttuus vaikuttaa siis arvioihin huomattavasti. Osalliset voivat aidosti vertailla vain menettelyjä, joista heillä on kokemusta. Vastaavasti Tiehallinnon suunnittelijat pitivät vuoden 2006 kyselyssä parhaana osallistumismenetelmänä yleisötilaisuuksia, joista heillä on paljon kokemusta, mutta monille vieraammat työpajat tai muut pienryhmätilaisuudet saivat silloin selvästi vähemmän kannatusta. Suunnittelijoiden kyselyvastaukset kuvastavat enemmän osallistumismenetelmien yleisyyttä kuin antoisuutta, sillä ainakin haastatellut suunnittelijat pitivät keskusteluja kaksin tai pienissä ryhmissä antoisampana kuin isoja yleisötilaisuuksia. KoLoKo:n suunnittelijat pohtivatkin, että hankkeessa olisi voinut enemmän kohdentaa vuorovaikutusta ristiriitapaikkoihin joidenkin kaikille yhteisten yleisötilaisuuksien sijasta.

HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa osalliset olivat tyytyväisiä tarjottuihin osallistumismahdollisuuksiin, joita oli kaikissa kolmessa hankkeessa monipuolisesti ja runsaasti (kuva 5). Vastaajat pitivät parhaina osallistumistapoina heidän hankkeessaan käytettyjä menetelmiä eikä vapaamuotoisissa kommenteissakaan esitetty uudenlaisia osallistumistapoja. Voidaankin päätellä, että Seinäjoella reilun kolmanneksen (36 %) esittämä tyytymättömyys tarjottuihin osallistumismahdollisuuksiin ei kohdistunut itse osallistumismenetelmiin, vaan siihen, ettei osallistumisen koettu vaikuttavan halutulla tavalla.



Kuva 5. Tyytyväisyys tarjottuihin osallistumismahdollisuuksiin

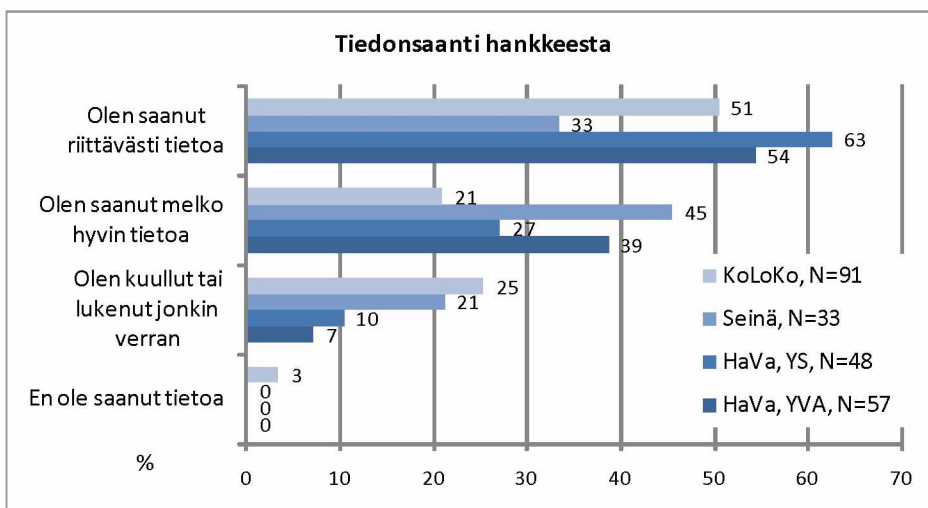
Yhteenvedona voitaisiin todeta, että hankkeessa on tärkeitä tarjota monentyyppisiä osallistumistapoja, jotta jokaiselle löytyisi jokin sopiva tapa osallistua. Sähköiset ja perinteiset tiedotus- ja palautetavat täydentävät toisiaan. Vuorovaikutuksen kannalta hyviksi on havaittu maastokävelyt ja pienet keskustelutilaisuudet, kuten työpajat, kylätapaamiset ja muut pienryhmätilaisuudet.

4.3 Tiedotuksen riittävyys ja laatu

Osalliset olivat pääosin tyytyväisiä hankkeen aikaisen tiedotuksen riittävyyteen (kuva 6). Tiedotusta pidettiin riittävimpänä HaVa:ssa ja vähiten riittävänä Seinäjoella, jossa sielläkin valtaosa (78 %) on saanut vähintään melko hyvin tietoa. Vain KoLoKo:ssa oli kolme vastaajaa, jotka eivät olleet saaneet tietoa hankkeesta.

Karkeasti arvioiden hankkeiden tiedotuksen määrät olivat samaa suuruusluokkaa. Osallisten arvioissa tiedotuksen riittävyydestä näyttäisi siten heijastuvan suhtautuminen hankkeeseen. Tiedotusta pidettiin riittävimpänä HaVa:ssa, jossa oltiin myönteisimpiä hankkeelle. Vastaavasti Seinäjoella suhtauduttiin kielteisimmin hankkeeseen ja tiedotuksen riittävyyteen.

Erityisesti tässä kysymyksessä on otettava huomioon, että arvio tiedotuksen riittävyydestä on saatu postituslistalle ilmoittautuneilta. Tieto on todennäköisesti tavoittanut nämä vastaajat paremmin kuin muut osalliset, jotka eivät ole saaneet sähköpostia tai kirjeitä kotiin. Sekä KoLoKo:ssa että Seinäjoella alle 45-vuotiaat pitivät tiedonsaantiaan vähäisempänä kuin sitä vanhemmat. Toisaalta he ovat yleensä arvioissaan vanhempia ikäluokkia vaativampia. Toisaalta perhe- ja työkiireiden keskellä elävillä 30–45-vuotiailla on muita ikäryhmiä huonommat mahdollisuudet osallistua vuorovaiikutustilaisuuksiin, joten varsinkin heille olisi tärkeää sähköinen tiedonsaanti, palautteen antaminen ja keskustelupalstat.



Kuva 6. Tiedonsaanti hankkeesta

KoLoKo:ssa ja HaVa:ssa valtaosa vastaajista (yli 70 %) piti tiedotusta asiantuntevana, ymmärrettävänä, avoimena ja luotettavana. Mutta Seinäjoella vastaajien näkemykset viestinnän luonteesta jakautuivat. Vajaa puolet (47 %) vastaajista luonnehti viestintää tarkoitushakuiseksi, vaikeatajuiseksi tai salailevaksi, kun taas 38 prosenttia piti sitä asiantuntevana, avoimena, ymmärrettävänä tai luotettavana. Vapaamuotoisissa vastauksissa kirjoitettiin mm. "vääristeltyä" ja "hankkeen hyötyjä korostettiin ja haitat vähäteltiin".

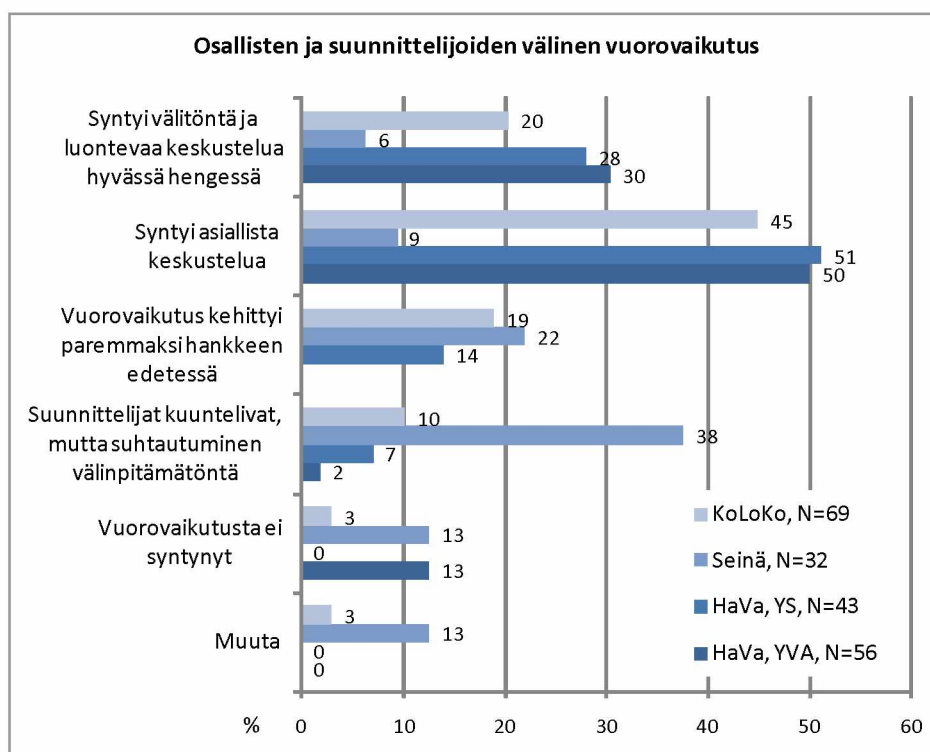
Näkemyks viestinnän luonteesta heijasteli jälleen suhtautumista hankkeeseen. Tien haitoista kärsimään joutuvat lähiasukkaat kokivat, ettei haitoista välitetty riittävästi, kun taas hyötyjä korostettiin turhaan, sillä he eivät niitä saaneet. Myönteisemmin hankkeeseen suhtautuneet arvioivat sen viestintääkin myönteisemmin.

4.4 Vuorovaikutuksen laatu

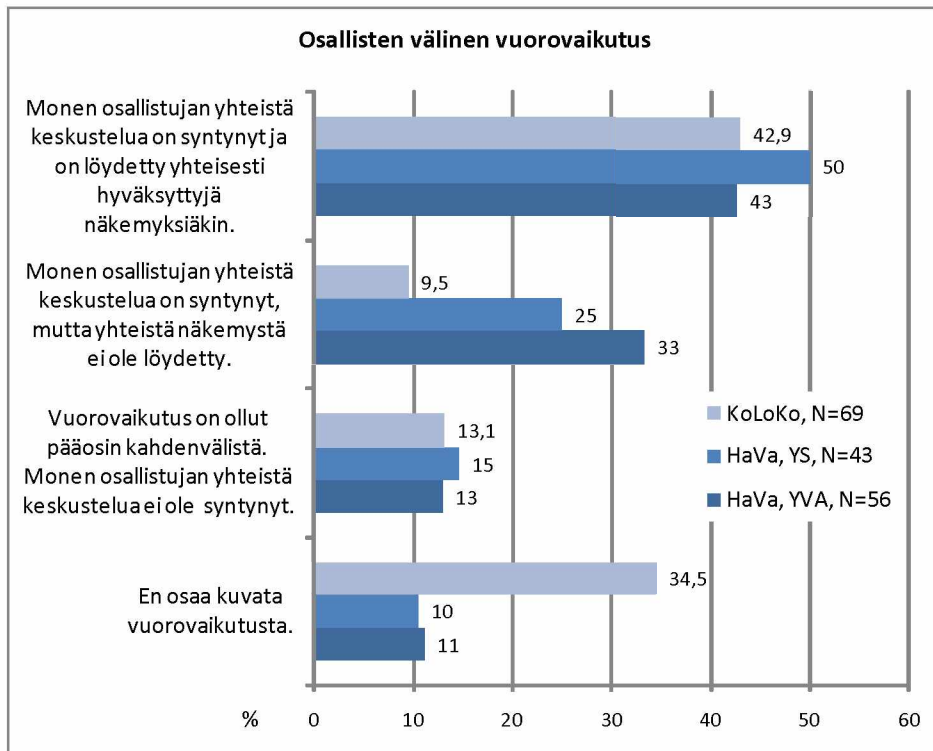
HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa osalliset kuvasivat vuorovaikutusta suunnittelijoiden kanssa asialliseksi (kuva 7). Erityisesti HaVa:ssa reilusti yli neljännes kertoi syntyneen välitöntä ja luontevaa keskustelua hyvässä hengessä, vaikka asioista ei välttämättä oltukaan samaa mieltä. Miehet kuvailivat asukkaiden ja suunnittelijoiden välistä vuorovaikutusta hieman naisia kielteisemmin.

Seinäjoella yli kolmannes vastaajista kertoi suunnittelijoiden kuunnelleen, mutta suhtautumisen olleen välinpitämätöntä. Reilun viidenneksen mielestä vuorovaikutus kehittyi paremmaksi hankkeen edetessä. Vastaajan asuinpaikalla oli ratkaiseva merkitys siihen, miten toimivaksi vuorovaikutus oli koettu. Yhtä lukuun ottamatta kaikki Kertunlaakson ja Hevoskorven asukkaat vastasivat, ettei vuorovaikutusta syntynyt tai suunnittelijoiden suhtautuminen oli välinpitämätöntä. Valtaosa muualla asuvista piti suunnittelijoiden ja asukkaiden välistä vuorovaikutusta asiallisena tai hyvänä.

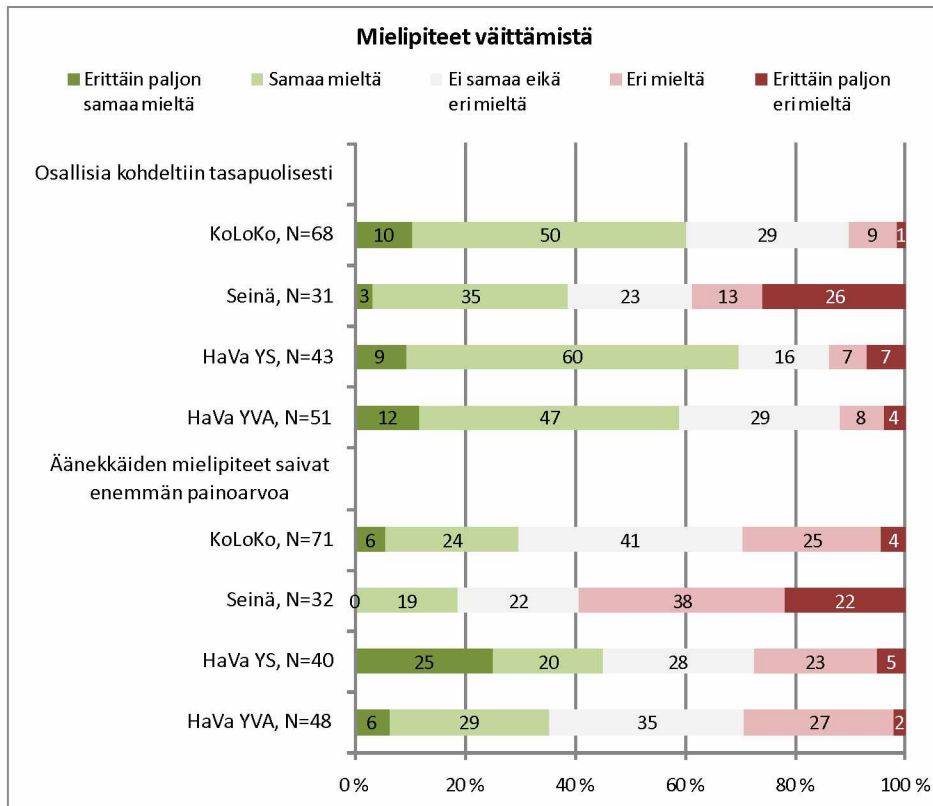
Seinäjoen vapaamuotoisissa kommentteissa kerrottiin, että vuorovaikutusta leimasi asetelma Kertunlaaksolaiset vastaan suunnittelijat. Kommentoijien mielestä muuttamat osalliset ”torpedoivat” tilaisuuksia, mutta suunnittelijat käyttäytyivät asiallisesti. Tähän kysymykseen onkin ollut vaikea vastata, jos vastaaja on kokenut, että oma vuorovaikutus suunnittelijoiden kanssa on toiminut, mutta yleisellä tasolla tilaisuuksien keskustelu ei ole ollut aina asiallista.



Kuva 7. Osallisten ja suunnittelijoiden välinen vuorovaikutus



Kuva 8. Osallisten välinen vuorovaikutus



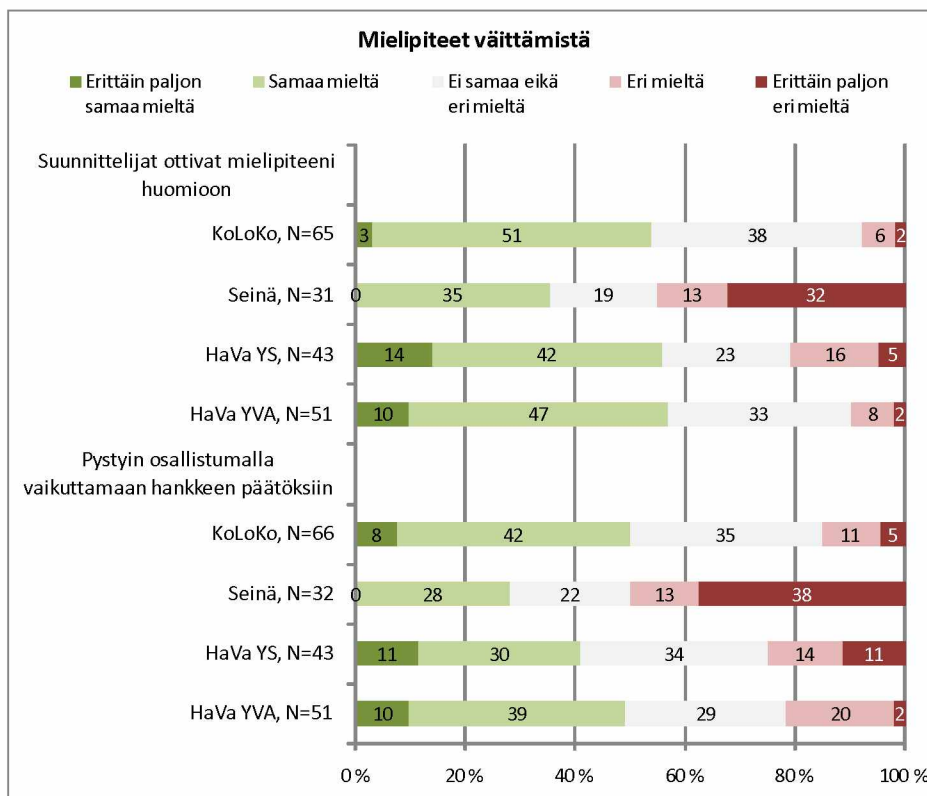
Kuva 9. Mielipiteet vuorovaikutukseen liittyvistä väittämistä

HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa on koettu syntyneen monen osallistujan välistä keskustelua, jossa on löydetty yhteisesti hyväksyttyjä näkemyksiäkin (kuva 8). HaVa:ssa on ollut enemmän sellaista yhteistä keskustelua, jossa yhteistä näkemystä ei ole löydetty. Jostain syystä KoLoKo:ssa yli kolmannes vastaajista ei osannut kuvata osallisten välistä vuorovaikutusta. Seinäjoen kyselyssä ei tätä kysymystä ollut. HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa vastaajat kokivat, että osallisia kohdeltiin tasapuolisesti (kuva 9). Sen sijaan näkemykset hajaantuivat suhteessa väittämään, että äänekkäämmät osalliset saivat näkemyksensä paremmin esille ja mielipiteelleen enemmän painoarvoa. Osa koki näin olleen, osa taas ei ja loput eivät osanneet ottaa kantaa. Ilmeisesti kysymystä ei koettu näissä hankkeissa kovinkaan oleelliseksi.

Seinäjoella taas näkemykset jakoutuivat kahtia suhteessa väittämään, että osallisia kohdeltiin tasapuolisesti. Lähes yhtä moni oli samaa mieltä (38 %) kuin eri mieltäkin (39 %). Sen sijaan vastaajat olivat yksimielisempiä siitä, että äänekkäämmät eivät saaneet mielipiteilleen enempää painoarvoa. Kaikissa vuorovaikutuskysymyksissä näkyi vahvasti hankkeen ongelmakohdan vaikutus, vaikka muilla alueilla vuorovaikutus oli samankaltaista kuin muissakin hankkeissa.

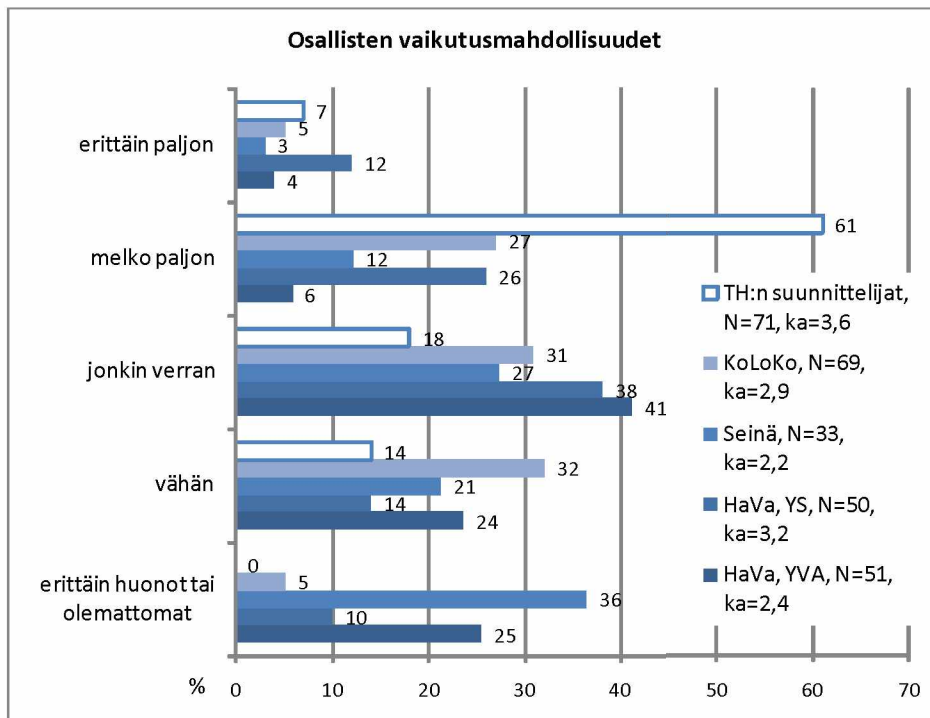
4.5 Osallistumisen vaikuttavuus

HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa noin puolet vastaajista koki, että suunnittelijat ottivat heidän mielipiteensä huomioon ja he pystyivät osallistumalla vaikuttamaan hankkeen päätöksiin (kuva 10). Seinäjoella kolmannes oli samaa mieltä ja puolet eri mieltä.



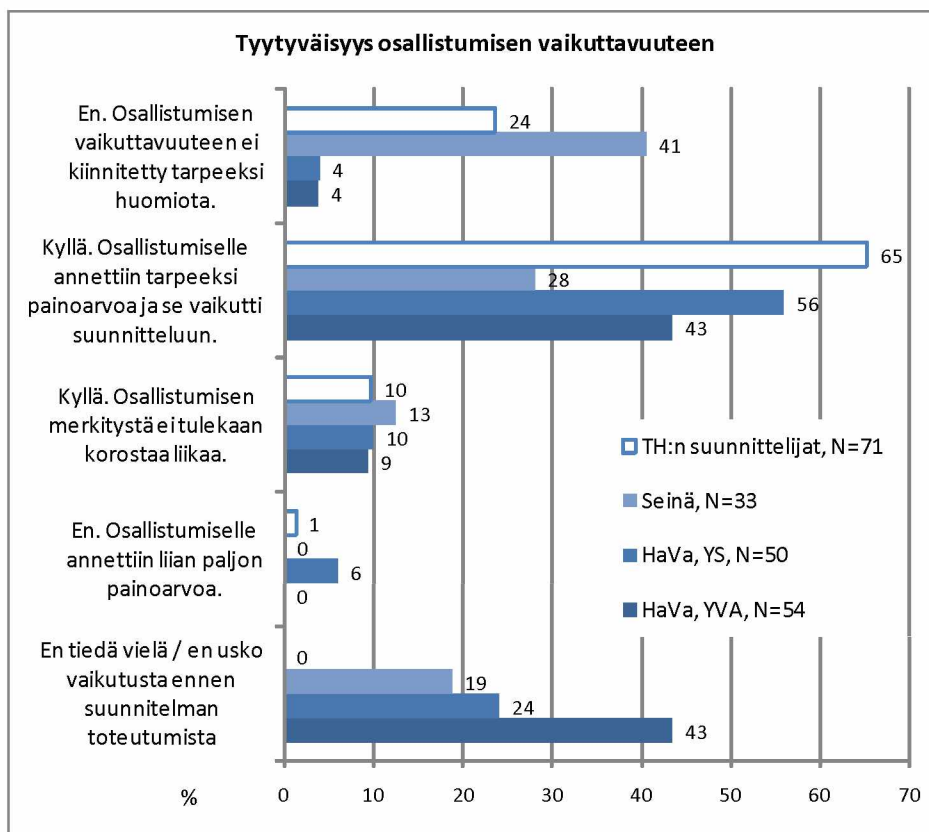
Kuva 10. Mielipide omista vaikutusmahdollisuuksista

Osallisten yhteisiä vaikutusmahdollisuuksia pidettiin selvästi parhaimpina HaVa:ssa yleissuunnittelun päätyttyä (keskiarvo 3,2, asteikolla 1= erittäin vähän ja 5=erittäin paljon) ja heikoimpina Seinäjoen hankkeessa(keskiarvo 2,2) (kuva 11). Varsinkin Seinäjoella osallisten omat ja yhteiset vaikutusmahdollisuudet vaikuttivat yhtä heikoilta, kun osallisten suurin ja äänekkäin joukko ei kyennyt vaikuttamaan suunnitelmaan. Vuoden 2006 kyselyssä Tiehallinnon suunnittelijat pitivät osallisten vaikutusmahdollisuuksia selvästi parempina kuin osalliset itse.



Kuva 11. *Mielipide osallisten vaikutusmahdollisuuksista*

Seinäjoella yhtä moni vastaaja (41 %) oli tyytyväinen ja tyytymätön osallistumisen vaikuttavuuteen (kuva 12). HaVa:n YVA-vaiheessa taas yhtä moni (43 %) ei vielä tien-nyt vaikutuksesta kuin oli tyytyväinen vaikuttavuuteen ja sen painoarvoon. HaVa:n YS-vaiheessa tyytyväisiä oli 66 ja tyytymättömiä 10 prosenttia. Tiehallinnon suunnit- telijoista pääosa oli tyytyväisiä osallistumisen painoarvoon ja vaikuttavuuteen, mutta lähes neljännes koki, ettei osallistumisen vaikuttavuuteen kiinnitetty tarpeeksi hu- miota vuonna 2006. Osallistumisen vaikuttavuus -tutkimuksessa haastatellut suun- nittelijat ja osalliset korostivat henkilökohtaisen kontaktin merkitystä vaikuttamises- sa.

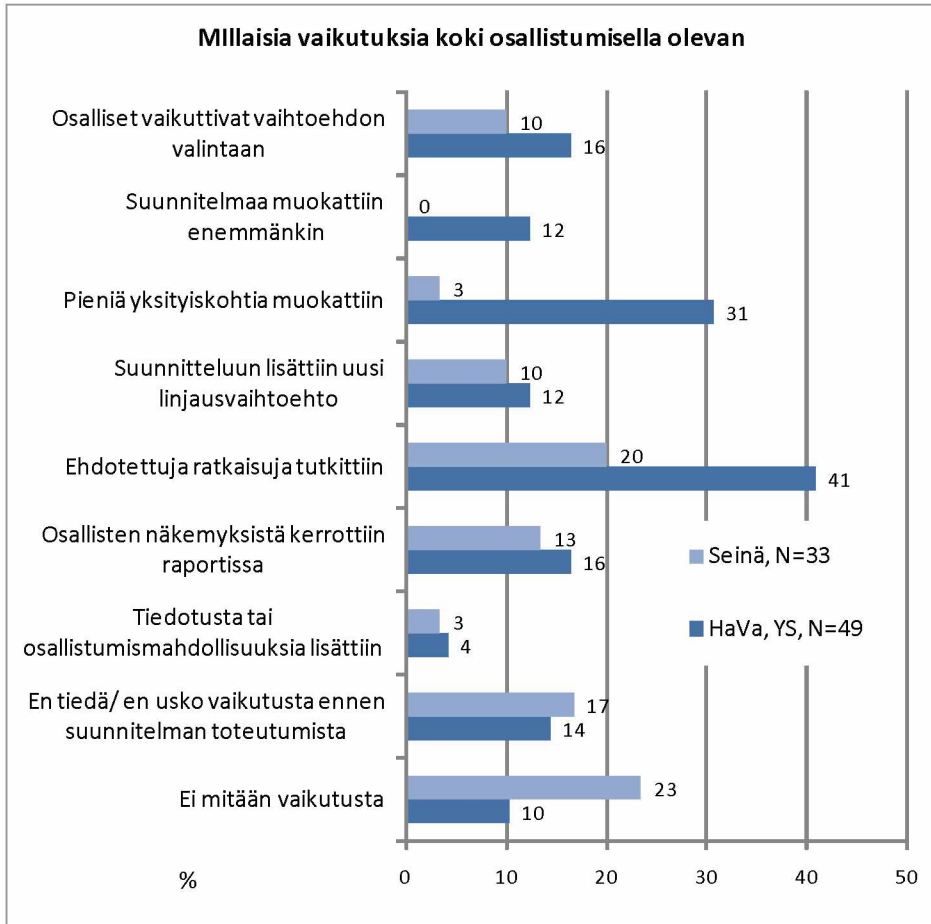


Kuva 12. Tyytyväisyys osallistumisen vaikuttavuuteen ja painoarvoon

HaVa:ssa vastaajat kokivat osallistumisen vaikuttaneen siten, että ehdotettuja ratkaisuja tutkittiin ja pieniä yksityiskohtia muokattiin palautteen perusteella (kuva 13). Joidenkin mielestä suunnitelmaa on muokattu enemmänkin. Seinäjoen hankkeessa reilun viidenneksen mielestä osallistumisella ei ollut vaikutusta suunnitelmaan. Viidennes kertoi ehdotettuja ratkaisuja tutkitun ja vajaa viidennes ei tiedä tai ei usko vaikutusta ennen kuin suunnitelma on toteutunut.

Molemmissa hankkeissa osa mainitsi, että osallisten näkemyksiä oli kerrottu raportissa, suunnitteluun lisättiin uusi vaihtoehto osallisten ehdottamana ja osallisten näkemykset vaikuttivat jatkosuunnitteluun valitun vaihtoehdon valintaan.

Seinäjoen vapaamuotoisissa kommentteissa ihmeteltiin mm. sitä, että ihmisiin kohdistuvat suuretkin vaikutukset voidaan jättää huomiotta. Miksi jotkut eläin- ja kasvikunnan edustajat on paremmin suojeltuja kuin ihmisten kodit? Kielteisissä kommentteissa ilmaistiin pettymystä siitä, ettei osallistumisella ollut vaikutusta ja palautteen antaminen koettiin täysin turhaksi.



Kuva 13. Mihin asioihin osallistuminen vaikutti

5 Tulosten yhteenveto

Työssä vertailtiin kolmen tiehankkeen vuoropuheluja: Valtatie 7 Hamina-Vaalimaa välin YVA ja yleissuunnittelu, Valtatie 19 Seinäjoen ohikulkutien YVA ja yleissuunnittelu sekä Valtatie 7 Koskenkylä-Loviisa-Kotka välin tiesuunnittelu. Valtatiellä 7 suunniteltiin moottoriteitä ja Seinäjoella keskikaiteellista ohituskaistatietä uuteen paikkaan. Kaikissa hankkeissa järjestettiin suunnittelujen aikana yleisötilaisuuksia ja työpajoja. HaVa:ssa ja Seinäjoella järjestettiin tavoiteseminaari, joka KoLoKo:ssa oli pidetty jo yleissuunnittelun aikana. Seinäjoella järjestettiin maastokävelyn sijasta asukasryhmien tapaamisia ongelmakohteissa. Seinäjoella oli lisäksi ryhmähaastattelu.

Suunnitelmien valmistuttua osallisille lähetettiin vuoropuhelukysely. Lisäksi HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa haastateltiin suunnittelijoita ja KoLoKo:ssa myös maanomistajia. KoLoKo:n ja Seinäjoen vastaajilla korostui asukkaan rooli. HaVa:ssa vastaajat kertoivat olevansa joko maanomistajia tai asukkaita. Seinäjoella tienkäyttäjän rooli jäi selvästi vähäisemmäksi kuin muissa hankkeissa. HaVa:sta löytyi eniten myös yhdistyksen edustajia ja vapaa-ajan asukkaita.

Osallistumismotivaatio

Niin kauan kuin tielinjauksen päävaihtoehto oli vielä ratkaisematta (YVA), osallisia motivoi eniten halu vaikuttaa tielinjaukseen ja oman asuinympäristön asioihin. Kun tien linjaus oli päätetty (HaVa ys, KoLoko), painottui osallistumismotivaatiossa halu saada tietoa hankkeesta. Seinäjoella vaikuttamishalu korostui kuitenkin vielä yleissuunnittelun päätyttyäkin sillä, että suuri osa osallisista ei hyväksynyt suunniteltua tielinjausta, vaan halusi yhä vaikuttaa sen muuttamiseksi.



Parhaat osallistumistavat

KoLoKo:ssa ja Seinäjoella parhaimmiksi osallistumistavoiksi valittiin yleisötilaisuudet, HaVa:ssa maastokävelyt. Menetelmän tuttuus vaikuttaa arvioihin huomattavasti. Yleisötilaisuuksista kaikilla on kokemusta ja ne ovat saavuttaneet vakaan aseman vuoropuhelussa. Asukkaat pitivät maastokävelyissä siitä, että suunnittelijat ja asukkaat tutustuvat yhdessä suunnittelualueeseen. Suunnittelijoiden mielestä maastokävelysten rento tunnelma edesauttoi välittömän keskustelun syntymistä.

Varsinkin KoLoKo:ssa ja HaVa:ssa suosittiin Internet-sivuja ja nettipalautemahdollisuutta. Internetin merkitys on kasvanut. Asukkaat pitivät tärkeänä Internet-sivujen pitämistä ajan tasalla. Sähköistä tiedotusta (postituslista ja internet-sivut) kiittelivät erityisesti ne, jotka eivät päässeet tilaisuuksiin tai joiden vakituinen asunto oli hankealueen ulkopuolella.

Kyselyissä monille vieraammat työpajat, ryhmähaastattelut tai muut pienryhmätilaisuudet saivat vähemmän kannatusta, mutta niihin osallistuneet kokivat ne hyviksi menetelmiksi. Suunnittelijat pitivät keskusteluja kaksin tai pienissä ryhmissä antoisampana kuin isoja yleisötilaisuuksia.

Vastaajat pitivät parhaina osallistumistapoina heidän hankkeessaan käytettyjä menetelmiä. HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa osalliset olivat tyytyväisiä tarjottuihin osallistumismahdollisuuksiin. Seinäjoellakaan reilun kolmanneksen tyytymättömyys tarjottuihin osallistumismahdollisuuksiin ei kohdistunut itse osallistumismenetelmiin, vaan siihen, ettei osallistumisen koettu vaikuttavan halutulla tavalla.

Tiedotuksen riittävyys ja laatu

Osalliset olivat pääosin tyytyväisiä hankkeen aikaisen tiedotuksen riittävyyteen. Tiedotusta pidettiin riittävimpänä HaVa:ssa, jossa oltiin myönteisimpiä hankkeelle. Vastaavasti Seinäjoella suhtauduttiin kielteisemmin hankkeeseen ja tiedotuksen riittävyyteen.

KoLoKo:ssa ja HaVa:ssa tiedotusta pidettiin asiantuntevana, ymmärrettävänä, avoimena ja luotettavana. Seinäjoellakin reilu kolmannes vastaajista oli samaa mieltä, mutta vajaa puolet luonnehti viestintää tarkoitushakuiseksi, vaikeatajuiseksi tai salailtavaksi. Näkemys viestinnän luonteesta heijasteli suhtautumista hankkeeseen.

Vuorovaikutuksen laatu

HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa osalliset kuvasivat vuorovaikutusta suunnittelijoiden kanssa asialliseksi. Erityisesti HaVa:ssa moni kertoi syntyneen välitöntä ja luontevaa keskustelua hyvässä hengessä, vaikka asioista ei välttämättä oltukaan samaa mieltä. Seinäjoella ongelmakohdan asukkaat kertoivat, että suunnittelijat kuuntelivat, mutta suhtautumisen oli välinpitämätöntä, tai vuorovaikutusta ei syntynyt. Muualla asuvat pitivät suunnittelijoiden ja asukkaiden välistä vuorovaikutusta asiallisena tai hyvänä.

HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa vastaajat kokivat, että osallisia kohdeltiin tasapuolisesti. Mutta näkemykset hajaantuivat suhteessa väittämään, että äänekkäämmät osalliset saivat näkemyksensä paremmin esille ja mielipiteelleen enemmän painoarvoa. Seinäjoella taas yhtä moni koki osallisia kohdellun tasapuolisesti ja ei-tasapuolisesti. Sen sijaan vastaajat olivat yksimielisempiä siitä, että äänekkäimmät eivät saaneet mielipiteilleen enempää painoarvoa.

Osallistumisen vaikuttavuus

Osallisten yhteisiä vaikutusmahdollisuuksia pidettiin parhaimpina HaVa:ssa yleissuunnittelun päätyttyä ja heikoimpina Seinäjoen hankkeessa. Varsinkin Seinäjoella osallisten omat ja yhteiset vaikutusmahdollisuudet vaikuttivat yhtä heikoilta, kun osallisten suurin ja äänekkäin joukkokaan ei kyennyt vaikuttamaan suunnitelmaan. Vuoden 2006 kyselyssä Tiehallinnon suunnittelijat pitivät osallisten vaikutusmahdollisuuksia selvästi parempina kuin osalliset itse näissä hankkeissa.

Seinäjoella yhtä suuri osa (41 %) vastaajista oli tyytyväisiä ja tyytymättömiä osallistumisen vaikuttavuuteen. HaVa:n yleissuunnitelman päätyttyä tyytyväisiä oli 66 ja tyytymättömiä 10 prosenttia. Tiehallinnon suunnittelijoista pääosa oli tyytyväisiä osallistumisen painoarvoon ja vaikuttavuuteen tiehankkeissa, mutta lähes neljännes koki, ettei osallistumisen vaikuttavuuteen kiinnitetty tarpeeksi huomiota vuonna 2006. Osallistumisen vaikuttavuus -tutkimuksessa haastatellut suunnittelijat ja osalliset korostivat henkilökohtaisen kontaktin merkitystä vaikuttamisessa.

HaVa:ssa vastaajat kokivat osallistumisen vaikuttaneen siten, että ehdotettuja ratkaisuja tutkittiin ja pieniä yksityiskohtia muokattiin palautteen perusteella. Seinäjoen hankkeessa reilun viidenneksen mielestä osallistumisella ei ollut vaikutusta suunnitelmaan, viidennes kertoi ehdotettuja ratkaisuja tutkitun ja vajaa viidennes ei tiedä vaikutuksesta ennen kuin suunnitelma on toteutunut.



6 Pohdinta

Kaikissa hankkeissa osallistuttiin aktiivisesti niin vuoropuhelutilaisuuksiin kuin muutenkin hankkeeseen tutustumalla ja palautetta antamalla. Vuorovaikutuksen ja tiedotuksen laatua sekä varsinkin osallistumisen vaikuttavuutta arvioitiin kuitenkin Seinäjoen hankkeessa heikoimmaksi.

Seurantakyselyjen tulokset ja vuoropuhelujen osallistuva havainnointi osoittavat, että tiehankkeen luonne vaikuttaa olennaisesti siihen, millaiseksi vuoropuhelu muotoutuu. Vertailluissa tiehankkeissa oli paljon yhteistä. Kaikissa koettiin nykyinen valtatie ongelmalliseksi ja sitä oltiin siirtämässä asutuksen keskeltä uuteen maastokäytävään. Kaikissa tiehankkeissa käytettiin osin samoja vuoropuhelumenetelmiä. Mutta erojakin hankkeiden välillä oli.

Keskeisin selitys Seinäjoen heikoille vuoropuheluarvioille oli se, että hankkeen ongelmakohdassa oli pari vuotta aiemmin hyväksytty yleiskaava, jossa oli osoitettu varaus ohikulkutielle. Näin ollen tällä kohdalla ei tarkasteltu ollenkaan vaihtoehtoisia tielinjauksia. Uusia omakotitaloja oli kaavoitettu ja rakennettu poikkeusluvalla molemmien puolin tievarausta, jolloin tiensuunnittelulle jäi niukasti liikkumavaraa. Asukkaat eivät olleet tontteja ostaessaan saaneet riittävästi tietoa tievarauksesta. Varsinkin aivan tulevan tien viereen uuden kotinsa rakentaneet olivat ostaneet kalleimmat ja mielestään rauhallisimmat nykyiseen metsään rajoittuvat tontit. Kuntalaiset eivät yleensäkään osaa ennakoida, että tielinjauksesta päätetään kaavoituksen yhteydessä jo vuosia ennen tiesuunnittelun aktivoitumista. Tärkeää olisikin lisätä kaavoituksen ja tiensuunnittelun yhteistyötä ja ajoittaa ne samaan aikaan ja prosessiin.



KoLoKo:ssa ja HaVa:ssa tienkäyttäjän roolissa osallistuvia oli monin verroin enemmän kuin Seinäjoella. KoLoKo:ssa ja HaVa:ssa monet vastaajat käyttivät itse valtatieä paljon ja kärsivät sen turvallisuus- ja sujuvuusongelmista. Suuri osa heistä kärsi myös nykyisen valtatieen melu-, päästö- ja roskaamishaitoista. Seinäjoella taas osallistujissa oli mukana vähän valtatieen käyttäjiä ja ohikulkuliikenteestä kärsiviä keskustan asukkaita. Sen sijaan osallistujat olivat suunniteltavan tien lähellä asuvia, jotka saivat nykyiseen rauhalliseen asuinympäristöönsä valtatieen haitat. Kun osalliset saivat hankkeesta sekä hyötyjä että haittoja, toimi vuoropuhelu paremmin ja osalliset arvioivat sitä myönteisemmin kuin sellaisessa hankkeessa, jossa pääosa osallisista koki saavansa hankkeesta vain haittoja kärsittäväkseen.

Alueellisilla ja kulttuurisilla eroillakin voi olla vaikutusta vuorovaikutuksessa. Pohjalaisilla on tapana tuoda epäkohdatkin suuremmin esille. ”Asia sanotaan suoraan niin kuin se on.” Karjalaiset taas pyrkivät esittämään asiaansa huumorilla höystäen.

Toki vuoropuheluun osallistuneiden suunnittelijoiden persoonallisilla ominaisuuksilakin on merkitystä vuorovaikutuksen toimivuudessa. Tiehallinnon suunnittelijoiden mielestä henkilökemialla, persoonalla ja luottamuksella on erittäin suuri merkitys kaikessa yhteistyössä (Vehmas ym. 2007). HaVa:ssa ja KoLoKo:ssa haastatettujen asukkaiden mielestä hankkeiden projektipäällikköön oli helppo ottaa yhteyttä. Seinäjoellakin suunnittelijat saivat kiitosta, mutta niin Seinäjoella kuin KoLoKo:ssakin asukkaat olivat pettyneimpiä kunnan toimintaan hankkeessa.

Käytetyissä vuoropuhelumenetelmissä oli jonkin verran eroja, mutta niiden merkitys ei liene suuri. HaVa:ssa painottuivat työpajat ja maastokävelyt, KoloKo:ssa ja Seinäjoella oli eniten yleisötilaisuuksia. HaVa:n ja KoLoKo:n maastokävelyjen sijasta Seinäjoella käytiin keskustelemassa ongelmakohteiden asukasryhmien kanssa paikan päällä maastossa.

Kaikissa hankkeissa osa osallisista kertoi vuorovaikutuksen kehittyneen paremmaksi hankkeen edetessä. Erityisesti HaVa:n kahden kyselyn kautta näkyi selvästi osallisten vuoropuhelunäkemyksen muuttuminen YVA-vaiheesta vielä myönteisemmäksi koko yleissuunnittelun jälkeen. Suunnittelijoiden näkökulmasta vuorovaikutus edesauttoi hankkeen hyväksyttävyyttä ja sen avulla saatiin tärkeää paikallistietoa hankkeesta. Vuorovaikutuksella edesautettiin osapuolten ymmärrystä toisiaan kohtaan ja luottamuksen paranemista.

7 Kehittämisehdotukset

Osallistumisen vaikuttavuus -tutkimuksen sekä HaVa:n ja KoLoKo:n vuoropuhelun seurantaselvitysten raporteissa esitettiin kehittämisehdotuksia. Ne olivat pääosin samoja tai samansuuntaisia. Tähän on koottu näiden pohjalta kooste ajankohtaisista tiehankkeiden vuorovaikutuksen kehittämisehdotuksista.

Kuunteleminen

Tulevissa tiehankkeiden vuorovaikutusprosesseissa voitaisiin osallisia kuunnella entistä herkemällä korvalla ja tuoda jo varhaisemmassa vaiheessa esiin heitä erityisesti kiinnostavia tietoja esimerkiksi melunsuojauksesta ja lunastuksista. Vasta aidosti kuulluksi tulemisen kokemus antaa ihmiselle uskoa osallistumisen merkitykseen. Hankkeissa onkin tärkeää kertoa myös saadusta palautteesta ja sen vaikutuksista.

Tie- ja kaavoitushankkeet samaan aikaan

Teitä ja maankäyttöä tulisi suunnitella yhteistyössä ja ajoittaa tietyn alueen tie- ja kaavoitusprosessit samaan aikaan, jotta asukkailla ja maanomistajilla olisi todella mahdollisuuksia vaikuttaa ratkaisuihin. Kansalaisten on muuten vaikea ymmärtää, että tien paikka päätetään kaavoituksen yhteydessä.

Palautteen käsittely

Eri tavoin saatu palaute dokumentoidaan ja käsitellään huolellisesti. Palautteet pidetään kaikkien nähtävillä mm. hankkeen Internet-sivuilla ja yleisötilaisuuksissa. Lisäksi kerrotaan, mitä palautteen johdosta on tehty tai tehdään, miten se on vaikuttanut suunnitelmaan tai miksi se ei ole vaikuttanut. Ihmiset yleensä ymmärtävät, että kaikkia ehdotuksia ei voi toteuttaa, mutta se pitää perustella. Perustelut osoittavat, että asiaa on mietitty.

Jos palautteita kertyy paljon, voidaan yksityiskohtaisten palautetaulukkojen lisäksi tehdä palauteyhteenvetoja. Niissä ei tuoda esille jokaista palautetta sellaisenaan, vaan palautteet jäsennellään ja ryhmitellään (alueittain tai asiasisällöittäin). Palauteyhteenvedot helpottavat kokonaiskuvan saamista annetuista palautteista ja kertovat osallisille palautteen käsittelystä ja vaikuttavuudesta yleisemmin. Palauteyhteenvetoja voidaan julkaista esimerkiksi hankkeen internet-sivuilla, lähettää postituslistalle ilmoittautuneille ja olla saatavilla seuraavassa osallistumistilaisuudessa.

Postia kotiin

Postituslista on suositeltava menetelmä osallisten tavoittamiseen. Hankkeen käynnistyessä tiedotetaan kaikin tavoin mahdollisuudesta ilmoittautua hankkeen postituslistalle. Yhteystietonsa antaneille lähetetään sähköpostitse tai postitse tietoa hankkeen keskeisistä tapahtumista, osallistumistilaisuuksista ja nettisivujen päivityksistä.

Suunnittelun alkamisesta tulisi tiedottaa systemaattisesti muualla asuvia maanomistajia ja loma-asukkaita. Vakiomenettelynä maanomistajille voisi lähettää kirjeen kotiin ja kysyä heidän mielenkiintoaan liittyä hankkeen postituslistalle. Myös maasto-tutkimuksista pitää kertoa maanomistajille etukäteen kirjeitse.

Internetin käytön kehittäminen

Internetin käyttö on kuitenkin yleistynyt vauhdilla ja siitä on selvästi kehittymässä tietolähteen lisäksi myös infrahankkeiden palaute- ja keskustelukanava. Tiehankkeiden Internet-sivuja olisikin hyvä kehittää entistä paremmiksi. Niiden tulisi olla selkeitä ja monipuolisia. Erityisen tärkeää on Internet-sivujen pitäminen ajan tasalla. Sivuilta tulisi löytyä päivityspäivänmäärä.

Hankkeen Internet-sivuilta tulisi löytyä tiedot niin hankkeen taustoista ja aiemmista suunnitteluista kuin tämänhetkisestä prosessista ja aineistoista sekä ennakointia tulevista vaiheista. Suunnitelmakarttoja tulee voida netissä zoomata haluttuun tarkkuuteen ja tarvittaessa tulostaakin. Osallistumistilaisuuksien ja yhteystietojen lisäksi sivuilta tulee löytyä tilaisuuksien muistiot ja palauteyhteenvedot. Palautetta tulee voida antaa sähköisesti joko sähköpostilla tai netissä.

Karttapalautejärjestelmä helpottaa paikannettavien palautteiden antamista ja varmistaa samalla myös palautteiden ymmärtämistä. Karttapalautejärjestelmän tulisi olla helppokäyttöinen. Aiemmin jätettyjen palautteiden lukeminen ja kommentointi mahdollistavat osallisten välistä vuorovaikutusta myös virtuaalisesti. Hankkeille voidaan perustaa keskustelupalstoja ja Facebook-ryhmiä, jotta osallisten ei tarvitse tehdä sitä itse. Asukasyhdistykset ja muut järjestöt voivat sitten laittaa hanke-linkin omille sivuilleen.

Vuorovaikutteisempien menetelmien käytön lisääminen

Vuorovaikutuksen kannalta isoja yleisötilaisuuksia parempia ovat maastokävelyt ja pienet keskustelutilaisuudet, kuten työpajat, kylätapaamiset ja muut pienryhmätilaisuudet. Näitä tulisi järjestää riittävän pienissä osissa, jotta osallistujamäärät eivät kasvaisi keskustelun kannalta liian suuriksi.

Pienryhmien keskusteluissa pystytään luomaan vuorovaikutusta eri osallistahojen välille. Näin vastakkaiset tahot voisivat tarkastella hanketta toistensa näkökulmasta. Tämä lisää ymmärrystä eri osapuolien välille ja helpottaa mm. ristiriitatilanteiden ratkaisemista.



Suunnittelijavastaanotot

Suunnittelijat voisivat pitää suunnittelijavastaanottoja eli päiviä, jolloin suunnittelijoille voisi varata tapaamisaikoja. Vastaanotot järjestettäisiin hankealueella tai sen lähetyvillä, esim. koululla. Kahdenkeskiset tapaamiset voisivat olla antoisia varsinkin ongelmakohtien käsittelyssä ja tiesuunnitelmavaiheessa.

Päivittyvä vuorovaikutussuunnitelma

Hankkeen alussa tehtyä vuorovaikutussuunnitelmaa tulee tarkistaa prosessin aikana ja muuttaa sitä tarpeen mukaan. Esimerkiksi Seinäjoella järjestettiin asukastapaamisia asukkaiden toiveesta. Vuorovaikutusta tulisi pohtia hankkeen vetäjän, konsultin projektipäällikön ja vuorovaikutusvastaavan kesken koko suunnittelun ajan. Näin voidaan sovittaa paremmin yhteen suunnittelua ja vuorovaikutusta toisiaan hyödyntäviksi ja tukeviksi prosesseiksi.

Vuorovaikutusta tulisi kohdentaa erityisesti ongelmakohtiin ja ristiriitatilanteisiin, joiden tunnistamisessa voidaan hyödyntää aiempia suunnitteluvaiheita ja palautetta osallisilta. Koko suunnittelualueella ei välttämättä tarvitse käyttää samoja vuoropuhelumenetelmiä, vaan menetelmiä on hyvä valita kohteen, osallisten ja tilanteen mukaan.

Vuorovaikutusmenetelmien valinnassa on hyvä muistaa tarjota monentyyppisiä osallistumistapoja, jotta jokaiselle löytyisi jokin sopiva tapa osallistua. Esimerkiksi sähköiset ja perinteiset tiedotus- ja palautetavat täydentävät toisiaan. Pienryhmien vastapainona toimivat yleisötilaisuudet.

Eri tahojen osallistuminen

Suunnittelijoiden (ELY-keskus ja konsultit) ja kansalaisten lisäksi kuntien viranhaltijoilla, luottamushenkilöillä ja elinkeinoelämän edustajilla voi olla merkittävä rooli hankkeessa. Siksi nämä olisi hyvä saada vuoropuheluun ja osallistumistilanteisiin mukaan. Tavoitteena olisi saada kaikki osallistahot mukaan yhteiseen keskusteluun, jotta kukin saisi aineksia hahmottaa kokonaisuutta eri näkökulmista ja osalliset voisivat keskustella myös kuntapäätäjien kanssa.

Hiljaiset ja äänekkäät osalliset

Monesti osallistumaan aktivoituvat ensisijaisesti ne, joille koituu hankkeesta eniten haittaa, joilla on aikaa tai jotka ovat ulospäin suuntautuneita ja sanavalmiita. Mitä mieltä ovat ne hiljaiset, jotka eivät saa ääntään kuuluviin? Koko alueen asukkaiden näkemyksiä voidaan selvittää posti- tai nettikyselyllä. Työpajoihin ja ryhmähaastatteluihin pyritään kutsumaan kattavasti eri tahojen edustajia tai järjestämään ryhmäkoot riittävän pieniksi, jotta kaikki saavat puheenvuoron. Suunnittelijavastaanotolla tai pitkäkestoisessa avoimet ovet -tilaisuudessa hiljaisilla ja aroilla on mahdollisuus tulla keskustelemaan suunnittelijan kanssa kahden. Palautemahdollisuuksia tarjotaan sekä kirjallisesti että suullisesti. Paikallislehtien artikkelit huomataan lehti-ilmoitusta paremmin. Naisten, nuorten ja lapsiperheiden tavoittamiseksi tulisi kehittää Internetin käyttöä.

Tiehallinnon suunnittelijat arvelivat, että äänekkäät ja aktiiviset osallistujat todennäköisemmin myös vaikuttavat suunnitelmaan (Vehmas ym. 2007). Seinäjoen tapauksessa näin ei kuitenkaan käynyt. Osa osallisista tosin koki, että äänekkäiden joukko

terrorisoi vuoropuhelua erityisesti yleisötilaisuuksissa. Ryhmätyömenetelmät soveltuvatkin paremmin myös hiljaisten äänen saamiseksi kuuluviin.

Vuoropuhelun dokumentointi ja jatkuvuus

Osalliset eivät miellä tiensuunnittelua erillisinä suunnitteluvaiheina, vaan yhtenä hankkeena, joka on vain välillä lepotilassa ja voi lopulta kestää vuosikymmeniä. Myös vuoropuhelussa tulisi huolehtia jatkuvuudesta, jotta se kattaisi koko hankkeen elinkaaren. On tärkeitä, että hankkeen nettisivut löytyvät myös suunnitteluvaiheen päätyttyä ja siellä on tietoa jatkovaiheista.

Nettisivuille voidaan koota vuoropuhelusta selkeä kokonaiskuva. Sieltä pitäisi löytyä palautteiden lisäksi kaikkien vuoropuhelumenetelmien muistiot, joista ilmenee osallistujat, keskustelut ja muut tulokset.

Vuoropuhelusta voidaan laatia myös erillinen raportti, joka palvelee muitakin kuin nettiä käyttäviä osallisia. Raportissa esitetään vuoropuheluprosessin kuvauksen lisäksi tietoa myös palautteesta ja sen vaikuttavuudesta.

Lisäksi on huolehdittava siitä, että vuoropuhelu voi jatkua seuraavassa suunnitteluvaiheessa, vaikka tekijät vaihtuisivatkin. Jatkosuunnitteluun on välitettävä asukkaiden kanssa sovitut asiat, saatu palaute sekä muut osallistumisen oleelliset sisällöt. He tarvitsevat mahdollisen postituslistan ja tiedot hankkeesta kiinnostuneista sidosryhmistä.

Havainnollistaminen ja kansantajuisuus

Havainnollistaminen on tärkeä tiedonvaihdon, ymmärtämisen ja vuorovaikutuksen edellytys. Karttojen selkeyttä ja ymmärrettävyyttä on muistettava tarkistaa. Näissä hankkeissa varsinainen virtuaalimalli tehtiin valmiista suunnitelmasta, mutta KoLo-Ko:ssa käytettiin suunnittelun aikana muutamissa kohteissa karkeaa virtuaalista likimallia. Jatkossa virtuaalimalli voitaisiin ottaa käyttöön jo suunnittelun alkaessa, jolloin malli kehittyisi suunnittelun edetessä.

Tiehankkeiden havainnollistamista on kehitetty teknisesti, nyt voitaisiin kehitellä myös sisältöjä. Havainnollistamisen toimivuutta on tärkeää arvioida erilaisten osallisten näkökulmasta.

Hankeviestintää tulisi kehittää paremmin osallistumista palvelevaksi. Erityisesti hankke-esitteissä, lehdistötiedotteissa ja palautteisiin vastatessa tulisi käyttää kansalaisten ymmärtämää kieltä eikä suunnittelijoiden ”insinöörikieltä”. Tiedottamisessa tulee nostaa esiin kansalaisten kannalta olennaisimmat asiat eikä niinkään suunnittelijoille tärkeitä teknisiä tietoja, jotka eivät kerro maallikolle paljoakaan. Vuorovaikutusvas- taavien tai muiden viestintähenkilöiden tulisi osallistua hankeviestintään.

Resursseja vuoropuheluun

Vuoropuhelun kehittäminen edellyttää sen arvostamista ja riittävää resursointia. Myös tilaajan ja konsultin välinen työnjako vuorovaikutuksessa on hyvä sopia yksityiskohtaisesti.

Lähteet

Osallistumisen seuranta. Vuorovaikutuksen ja osallistumisen tarkastelu YVA-vaiheessa hankkeessa valtatie 7 Hamina-Vaalimaa parantaminen. Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri. Elokuu 2008

Osallistumisen seuranta. Valtatien 7 Hamina-Vaalimaa välin YVA- ja yleissuunnittelu-vaiheiden osallistumisen ja vuorovaikutuksen seurantaraportti. Tiehallinto, Kaakkois-Suomen tiepiiri. Tammikuu 2010

Seinäjoen ohikulkutien yleissuunnittelun vuoropuhelun seuranta ja vertailu Hamina-Vaalimaa –hankkeeseen. Tiehallinto, Vaasan tiepiiri. Kesäkuu 2009

Vuorovaikutustutkimus. Valtatien 7 parantaminen moottoritieksi välillä Koskenkylä–Loviisa–Kotka. Kaakkois-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Helsinki 2010

Vehmas Anne, Herkkola Hanna ja Rautiainen Anne (2007) Osallistumisen vaikuttavuus. Asiakasryhmien tarpeet -tutkimusohjelma. Tiehallinnon selvityksiä 37/2007

Vuoropuhelukyselyiden yhteiset kysymykset

Yhteiset kysymykset

Vt 7 Hamina-Vaalimaa (YVA) ja (yleissuunnittelu), Vt 19 Seinäjoki ja Vt 7 Koskenkylä-Loviisa-Kotka

-kysymysten numerointi vaihdellut eri kyselyissä

-sinisellä eroavaisuuksia kyselyiden välillä

suunnittelija = Tiehallinnon/ELY:n tai konsultin edustaja

osallinen = alueen asukas tai muu hankkeesta kiinnostunut toimija

TAUSTATIEDOT

1. Sukupuoli
 - 1 ☐ Nainen
 - 2 ☐ Mies

 2. Ikäryhmä
 - 1 ☐ Alle 30 (Kolokossa alle 18 v omana vaihtoehtona, muttei yhtään vastausta)
 - 2 ☐ 30–45 vuotta
 - 3 ☐ 46–65 vuotta
 - 4 ☐ yli 65 vuotta

 3. Asuinpaikka
 - 1 ☐ vaihtoehdot kylittäin

 4. Missä roolissa osallistuit tilaisuuksiin tai otit kantaa?
 - 1 ☐ Vakituinen asukas
 - 2 ☐ Vapaa-ajan asukas
 - 3 ☐ Maanomistaja
 - 4 ☐ Yhdistyksen tai järjestön edustaja
 - 5 ☐ Maanviljelijä
 - 6 ☐ Muu yrittäjä
 - 7 ☐ Luottamushenkilö
 - 8 ☐ Viranomainen (ei KoLoKo)
 - 9 ☐ Tienkäyttäjä
 - 10 ☐ Median edustaja (ei KoLoKo)
 - 11 ☐ Muu, mikä _____

 5. Mikä motivoi sinua osallistumaan tässä hankkeessa?
 - 1 ☐ Halusin saada tietoa.
 - 2 ☐ Halusin antaa palautetta ja tietoa. (KoLoKo: Halusin antaa paikallistietoa hankkeeseen)
 - 3 ☐ Halusin saada parannuksen nykytilanteeseen. (ei KoLoKo)
 - 4 ☐ Halusin vaikuttaa asuinympäristöni asioihin.
 - 5 ☐ Halusin vaikuttaa tielinjaukseen/hankkeen ratkaisuihin
 - 6 ☐ Halusin, että suunnitelmasta tulee mahdollisimman laadukas. (ei KoLoKo)
 - 7 ☐ Halusin vaikuttaa jo suunnitteluvaiheessa, ettei tarvitsisi myöhemmin lähteä valitusprosessiin.
 - 8 ☐ Ei mikään erityisesti.
-

VIESTINTÄ

6. Oletko saanut riittävästi tietoa hankkeesta? (KoLoKo:ssa vaihtoehdot imperfektissä)

- 1 ☐ En ole saanut tietoa
 2 ☐ Olen kuullut tai lukenut jonkin verran
 3 ☐ Olen saanut melko hyvin tietoa
 4 ☐ Olen saanut riittävästi tietoa
 5 ☐ Olen saanut liiankin paljon tietoa

7. Miten luonnehtisit hankkeen viestintää suunnittelun aikana?

KoLoKo:ssa ja HaVa YS:ssä:

asiantuntevaa	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	heikkotasoisia
luotettavaa	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	tarkoitushakuista
avointa	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	salailevaa
ymmärrettävää	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>	vaikeatajuista

HaVa YVA:ssa ja Seinäjoella:

Millä sanoilla luonnehtisit hankkeen viestintää suunnittelun aikana (voit valita monta vaihtoehtoa)

- | | |
|--|--|
| 1 <input type="checkbox"/> Asiantuntevaa | 2 <input type="checkbox"/> Heikkotasoisia |
| 3 <input type="checkbox"/> Luotettavaa | 4 <input type="checkbox"/> Tarkoitushakuista |
| 5 <input type="checkbox"/> Avointa | 6 <input type="checkbox"/> Salailevaa |
| 7 <input type="checkbox"/> Ymmärrettävää | 8 <input type="checkbox"/> Vaikeatajuista |
| 9 <input type="checkbox"/> Tavanomaista | 10 <input type="checkbox"/> En osaa arvioida |
| 11 <input type="checkbox"/> Muuta, mitä? _____ | |

OSALLISTUMISTAVAT JA VUOROVAIKUTUS

8. Jos osallistuit joihinkin edellä mainittuihin tilaisuuksiin, miten kuvailisit osallisten ja suunnittelijoiden välistä vuorovaikutusta? Valitse yksi, lähinnä omaa näkemystäsi oleva vaihtoehto.

- 1 ☐ Vuorovaikutusta ei syntynyt.
 2 ☐ Suunnittelijat kuuntelivat osallisia, mutta suhtautuminen oli välinpitämätöntä.
 3 ☐ Vuorovaikutus kehittyi paremmaksi hankkeen edetessä.
 4 ☐ Syntyi asiallista keskustelua.
 5 ☐ Syntyi välitöntä ja luontevaa keskustelua hyvässä hengessä, vaikka emme välttämättä olleet samaa mieltä asioista.
 6 ☐ Jotain muuta, millaista? _____

9. Miten kuvailisit hankkeen yleissuunnitteluvaiheen aikaista vuorovaikutusta yleensä?

- 1 ☐ Vuorovaikutus on ollut pääosin kahdenvälistä. Monen osallistujan yhteistä keskustelua ei ole syntynyt.
 2 ☐ Monen osallistujan yhteistä keskustelua on syntynyt, mutta yhteistä näkemystä ei ole löydetty.
 3 ☐ Monen osallistujan yhteistä keskustelua on syntynyt ja on löydetty yhteisesti hyväksyttyjä näkemyksiäkin.
 4 ☐ En osaa kuvata vuorovaikutusta.

10. Mitä seuraavista osallistumis-/vuorovaikutustavoista pidät parhaimpina? (voit valita useammankin vaihtoehdon)
- 1 ☐ Internet-sivut, nettipalaute
 - 2 ☐ Palautelomake tilaisuuksissa
 - 3 ☐ Yleisötilaisuus
 - 4 ☐ Asukastapaaminen (pienimuotoisesti esim. kylällä)
 - 5 ☐ Ryhmähaastattelu (asuinalueiden ja erilaisten järjestöjen edustajista koottavalle pienryhmälle)
 - 6 ☐ Maastokävely (tutustumista linjauksiin ryhmänä maastossa kävellen)
 - 7 ☐ Työpaja (keskustelua työryhmissä ja koko porukalla esim. ongelmista tai vaikutuksista)
 - 8 ☐ Puhelinkeskustelut tai kahdenkeskiset tapaamiset suunnittelijoiden kanssa
 - 9 ☐ Postituslista (tietoa hankkeen tapahtumista kotiin) (ei KoLoKo)
 - 10 ☐ Joku muu menetelmä, mikä? _____

OSALLISTUMISEN VAIKUTTAVUUS

11. Miten olet kokenut osallisten mahdollisuuden vaikuttaa hankkeen yleissuunnitelmaan?
Valitse vaihtoehto, joka parhaiten kuvaa **kokonaisnäkemyksiäsi..**
- | | | | |
|--------|---|----------------------------|--|
| Hyvät | — | 4 <input type="checkbox"/> | Osalliset pystyivät vaikuttamaan yleissuunnitelmaan erittäin paljon. |
| | | 3 <input type="checkbox"/> | Osalliset pystyivät vaikuttamaan yleissuunnitelmaan melko paljon. |
| | | 2 <input type="checkbox"/> | Osalliset pystyivät vaikuttamaan yleissuunnitelmaan jonkin verran. |
| | | 1 <input type="checkbox"/> | Osalliset pystyivät vaikuttamaan yleissuunnitelmaan vähän. |
| | | 0 <input type="checkbox"/> | Osallisten mahdollisuudet vaikuttaa yleissuunnitelmaan olivat erittäin huonot tai olemattomat. |
| Huonot | — | | |
12. Millaisia vaikutuksia koit osallistumisella olevan hankkeen suunnitteluun tai vaikutusten arviointiin?
(Ei kysytty KoLoKo:ssa)
- 1 ☐ Hankkeen tiedotusta tai osallistumismahdollisuuksia lisättiin tai muutettiin
 - 2 ☐ Arviointiselostuksessa kerrottiin osallisten näkemyksiä vaikutuksista
 - 3 ☐ Ehdotettuja ratkaisuja tutkittiin
 - 4 ☐ Suunnitelman (vaihtoehtojen) pieniä yksityiskohtia muokattiin
 - 5 ☐ Suunnitelmaa (vaihtoehtoja) muokattiin enemmänkin
 - 6 ☐ Suunnitteluun lisättiin uusi linjausvaihtoehto
 - 7 ☐ Osallisten kannanotot vaikuttivat jatkosuunnitteluun valitun vaihtoehdon/ratkaisun valintaan
 - 8 ☐ Muuta, mitä? _____
 - 9 ☐ Ei mitään vaikutusta
 - 10 ☐ En tiedä/ en usko vaikutusta ennen suunnitelman toteutumista

13. Oletko tyytyväinen osallistumisen vaikuttavuuteen vt 7 Hamina-Vaalimaa hankkeessa?

(Ei kysytty KoLoKo:ssa)

- 1 ☐ En. Osallistumiselle annettiin liian paljon painoarvoa.
 2 ☐ Kyllä. Osallistumisen merkitystä ei tulekaan korostaa liikaa.
 3 ☐ Kyllä. Osallistumiselle annettiin tarpeeksi painoarvoa ja se vaikutti suunnitteluun.
 4 ☐ En. Osallistumisen vaikuttavuuteen ei kiinnitetty tarpeeksi huomiota.
 5 ☐ En tiedä vielä/en usko vaikutusta ennen suunnitelman toteutumista

14. Mieti seuraavia väittämiä tähän hankkeeseen liittyvien kokemustesi perusteella.

	Erittäin paljon samaa mieltä	Samaa mieltä	Ei samaa eikä eri mieltä	Eri mieltä	Erittäin paljon eri mieltä
Suunnittelijat ottivat mielipiteeni huomioon.	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Pystyin osallistumalla vaikuttamaan hankkeen päätöksiin.	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Olen tyytyväinen tarjottuihin osallistumismahdollisuuksiin.	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Osallisia kohdeltiin tasapuolisesti.	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>
Äänekkäämmät osalliset saivat näkemyksensä paremmin esille ja mielipiteelleen enemmän painoarvoa.	5 <input type="checkbox"/>	4 <input type="checkbox"/>	3 <input type="checkbox"/>	2 <input type="checkbox"/>	1 <input type="checkbox"/>

Liik
enne
vira
sto

ISSN-L 1798-6656

ISSN 1798-6664

ISBN 978-952-255-566-3

www.liikennevirasto.fi